IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ (NR 17)**

z dnia 15 września 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 17)

15 września 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji oraz planów dotyczących dalszego funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. ze szczególnym uwzględnieniem zakładu w Świnoujściu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Zaremba** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej, **Joanna Walichnowska** wiceprezes zarządu do spraw zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek S.A., **Sławomir Kotyrba** członek Komisji Krajowej Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność"-80 wraz ze współpracownikami, **Wojciech Osman** wiceprzewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność"-80 wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Szmyt** przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ Solidarność przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Piotr Ostrowski** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Serdecznie witam państwa posłów. Witam pana ministra Marka Gróbarczyka, a także wszystkich przybyłych na dzisiejsze posiedzenie gości. W sposób szczególny chciałbym przywitać w naszym gronie pana posła Michała Urbaniaka, który od dzisiaj jest członkiem naszej Komisji. Liczymy na owocną współpracę. Dzień dobry, panie pośle.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przystąpimy teraz do stwierdzenia kworum. Proszę państwa posłów o zalogowanie się na swoich urządzeniach i naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Głosowanie jest już aktywne, proszę więc państwa posłów o naciśnięcie któregokolwiek z przycisków i oczywiście zalogowanie się. Czy wszyscy z państwa posłów oddali głos? 16 osób oddało głos, więc zamykamy głosowanie. Dziękuję uprzejmie. Głosowało 16 posłów z 18 będących członkami Komisji. Stwierdzam zatem kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji oraz planów dotyczących dalszego funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. ze szczególnym uwzględnieniem zakładu w Świnoujściu.

Zanim przystąpimy do realizacji porządku dziennego, chciałbym przypomnieć państwu posłom oraz gościom uczestniczącym zdalnie w posiedzeniu, żeby z tzw. pokoju

wideokonferencyjnego korzystać jedynie w momencie zabierania głosu. Przypomnę również państwu – możecie to państwo podać dalej – że transmisję z naszego posiedzenia można śledzić na żywo na stronie www.sejm.gov.pl.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Punkt pierwszy przewiduje przedstawienie informacji na temat aktualnej sytuacji oraz planów dotyczących dalszego funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. ze szczególnym uwzględnieniem zakładu w Świnoujściu. W tym momencie chciałbym również serdecznie podziękować za przybycie przedstawicielom strony społecznej z Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Panie ministrze, uprzejmie proszę o przedstawienie informacji.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo, temat Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia jest bezpośrednio związany z sytuacją, z jaką będziemy musieli się zmierzyć na rynku stoczniowym. Obecny rok w zasadzie całkowicie zweryfikował funkcjonowanie całej branży. Nie jest on jeszcze najgorszy. Najbliższe lata, które przed nami, dopiero pokażą, jak mocno odczujemy to, co dzieje się w branży stoczniowej. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę pana Macieja Styczyńskiego o przedstawienie prezentacji w zakresie przemysłu stoczniowego.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, włączam prezentację, mam nadzieję, że będzie widoczna. Z tego, co widzę, nie wyświetla się, a więc jest prośba do służb Komisji o przełączenie. W przerwie nam działało. Mamy już stronę startową.

Proszę państwa, prezentacja, którą teraz przedstawię, ma za zadanie ukazanie stanu, w jakim w chwili obecnej, jak też w perspektywie najbliższego i średniego czasu będzie musiała funkcjonować branża stoczniowa, przede wszystkim branża polska, ale jako część branży globalnej, uzależniona również od tego, co dzieje się na rynku, i na rynku shipping`owym, i na rynku stoczniowym. O kontrakty stoczniowe stocznie w wielkiej mierze konkurują i na rynku nowych budów w aspekcie globalnym, i na rynku remontów i przebudów. Jeżeli chodzi o remonty, z reguły jest to rynek regionalny, w przypadku polskich stoczni jest to rynek Morza Bałtyckiego. Jeżeli chodzi o przebudowy, kontrakty również są pozyskiwane z różnych obszarów rynku globalnego. Dlatego ważne jest uzmysłowienie sobie, w jakim punkcie jesteśmy.

Pierwszy slajd ma za zadanie pokazać, wskazać, jak jeszcze do niedawna kształtował się podział portfela zamówień na świecie pomiędzy rokiem 2018 a końcem roku 2019. Oczywiście był olbrzymi udział stoczni azjatyckich. Europa była w lekkim trendzie rosnącym. Europa jest zaznaczona na zielono. Diagramy pokazują, jak wygląda rynek globalny i jak przebiega linia kształtowania się niektórych kluczowych czynników związanych z tym, co można robić w obszarze stoczni, również w Polsce.

Szanowni państwo, teraz na kilku następnych slajdach omówię z kolei, jak kształtuje się bieżąca sytuacja w roku, który został doświadczony największym kryzysem gospodarczym, praktycznie od czasów wielkiego kryzysu z czasów międzywojennych. Kryzysy naftowe z lat 70., w końcu ostatni kryzys Lehman Brothers nie wyglądają już na tak duże jak ten wywołany pandemią w skali globalnej.

Szanowni państwo, zaczynając od globalnego portfela zamówień, już teraz jest obserwowany trend spadkowy. Spadek jest o 13%, jeżeli chodzi o skompensowaną pojemność brutto CGT. Na slajdzie, na wydrukach – wiem, że prezentacja została także przesłana do pań i panów posłów – możecie państwo zapoznać się również z kwestiami ilościowymi. Jeżeli chodzi o DWT, jest to 157 000 tys., itd. Kolejny slajd przedstawia wolumeny zamówień, co też jest czynnikiem pozwalającym zobrazować i stan rynku, i stan trendów na rynku. Tutaj niestety, trzeba mieć świadomość, że całkowite wolumeny zamówień w ujęciu rocznym spadły aż o 60% w ujęciu CGT. Jest to olbrzymi spadek. To też pokazuje, jak wielkie wyzwania obecnie stoją przed stoczniami, przed zarządami stoczni, przed wszystkimi podmiotami powiązanymi strukturalnie z tą częścią gospodarki mor-

skiej. Nie mówię już tutaj o powiązaniach z rynkiem shipping`owym, który również boryka się z własnymi wyzwaniami. Któryś z kolejnych slajdów będzie pokazywał owe trendy.

Na widocznym slajdzie jest informacja ilościowa, ile stoczni zdołało pozyskać kontrakty na budowę dużych statków. Zostawiam to na później, ale jest to jeden z markerów pokazujących stan branży, jak też generalnie możliwość robienia biznesu stoczniowego w oparciu o nowe budowy, który nawet w skali globalnej, nawet u tradycyjnych azjatyckich producentów tanich jednostek nie wygląda najlepiej. Szanowni państwo, kolejny slajd jest slajdem azjatyckim ze względu na ilość wolumenu tego, co się dzieje w Azji. Pozwolę sobie go pominąć.

Jeżeli chodzi o deliveries, czyli dostawy statków ze stoczni w ujęciu globalnym, tutaj również mamy zauważalny spadek. Trend spadkowy jest wyraźnie zarysowany. Niżej znajduje się informacja w zakresie przewidywań w ujęciu całego bieżącego roku w tym zakresie.

Teraz kolejny z kilku slajdów zanim przejdę do konkretnych przykładów, gdyż najlepiej pokazywać określone zdarzenia faktyczne na konkretnych przykładach. Tutaj jest kwestia tego, na ile instytucje finansowe są skłonne wchodzić w biznes stoczniowy, podejmować ryzyko, inwestując środki w działanie branży również w oparciu o przewidywania dotyczące i zapotrzebowania, i ryzyka, jak wspomniałem. Tutaj również jest załamanie. Kończąc tę serię slajdów chciałem pokazać to, że branża stoczniowa już naprawdę dużo ucierpiała w wyniku kryzysu wywołanego pandemią.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o wybrane przykłady stoczni, i to stoczni europejskich, na widocznym slajdzie, na następnym i jeszcze na kilku kolejnych są wskazane poszczególne stocznie, grupy stoczniowe, między innymi również stocznie, które jeszcze do niedawna miały piękne nisze związane z wycieczkowcami, z określonymi typami działań, a które w wyniku pandemii zostały postawione przed sytuacją wymagającą przynajmniej wielu wyrzeczeń.

Pierwszą ze stoczni – zresztą państwo widzą to, mogą przeczytać na slajdzie – jest stocznia wchodząca w skład grupy Bernarda Meyera, czyli stocznia Meyer Turku, która pięknie się rozwijała, opierała swoje działania na cruiserach. W wyniku zapaści na rynku cruiser`owym stocznia popadła w tarapaty do tego stopnia, że musi redukować zatrudnienie spośród swoich pracowników. Przypomnę, że pracownicy stoczni, stoczniowcy są to osoby posiadające bardzo wysokie kwalifikacje. Utrzymanie owych ludzi w stoczni pozwala realizować kontrakty z niszy, do której się przygotowywali.

Jeżeli chodzi o macierzystą stocznię Meyera, stocznię w Papenburgu, stocznia ta, również oparta o cruisery, miała problem z wypłatą wynagrodzeń. Było to zdarzenie z wakacji, z lipca tego roku. Zgodnie z informacjami publicznymi, zabrakło kwoty około 15 000 tys. euro.

Po to, żeby nie pozostawać tylko przy stoczniach Meyera, do których wrócę jako do przykładu, gdyż przez swój zarząd i właściciela zostały one dobrze scharakteryzowane pod kątem skutków pandemii i tego, jak można z tego wyjść, dodam, że jaskrawe przykłady są także w Holandii, gdzie stocznia stanowi przykład kłopotów, dotacji państwowej w wysokości 400 000 tys. euro. Jest to związane z przejęciem stoczni przez inny podmiot. Dalej może stanowić przykład stoczni, która w dalszym czasie będzie musiała liczyć się również z koniecznością stawienia czoła temu, co nastąpi po końcu tego roku.

Tytułem wprowadzenia, co może powinienem powiedzieć omawiając poprzednie slajdy, oczywiście w nawiązaniu do tego, co powiedział pan minister Gróbarczyk, powiem, że w tym roku, oczywiście generalizując, na rynku stoczniowym kończone są jeszcze kontrakty długoterminowe. Oczywiście część została anulowana. W różnych państwach świata funkcjonują programy osłonowe dotyczące skutków pandemii. W ujęciu globalnym na pewno w znacznej części programy te będą wygaszane. Postawi to podmioty po części wymienione na slajdach przed wyzwaniem przetrwania w obliczu zakończenia kontraktów, braku kontraktów na rynku czy braku możliwości pozyskania środków z innych źródeł. Patrząc jeszcze na trend odnośnie do finansowania inwestycji w stocznie, może to obrazować duże problemy dla wybranych podmiotów w ujęciu światowym.

Na końcu slajdu jest kolejny przykład stoczni we Flensbrgu. Jest to rozwijająca się stocznia produkująca promy. Stocznia ta padła ofiarą pandemii. Stocznia została przejęta właśnie w wyniku sytuacji, która wystąpiła w ciągu ostatnich kilku miesięcy.

Następna porcja przykładów, kierując się trochę w stronę Morza Czarnego. Mamy tutaj Rumunię. Największe rumuńskie stocznie, i Mangalia, i Galaţi stanęły przed poważnymi problemami związanymi z koniunkturą. Koniunktura w dużej mierze kształtowana jest przez pandemię. Poza tym duża stocznia Kleven Verft, wcześniej przejęta przez Chorwatów, także doświadczyła problemów, które skończyły się zamrożeniem rachunków przez własne, rodzime norweskie instytucje finansowe. Stocznia ta szybko musiała znaleźć pomysł na siebie. Będą tam wykonywane elementy recyklingu statków. Przynajmniej takie są plany. Czy będą, zobaczymy. Stocznia jest w poważnych tarapatach.

Po to, żeby nie pozostawać tylko w Europie, można podać także przykłady innych stoczni. Na slajdzie jest akurat przykład stoczni azjatyckich. Jest to do przeczytania.

Kolejny slajd przedstawia zarys Republiki Federalnej Niemiec z zaznaczonymi głównymi przedsiębiorstwami stoczniowymi, i to, jeżeli chodzi zarówno o stocznie morskie, jak i o stocznie śródlądowe. Pozwalam sobie przedstawić rysunek, grafikę zaczerpniętą z portalu morskiego. Na kolejnych slajdach przejdę generalnie do omówienia, wskazania grupy Meyer Werft oraz problemów, które dotyczą jej stoczni.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam, panie dyrektorze. Nasi goście przyjechali ze Szczecina i nie tylko. Parlamentarzyści też. Zebraliśmy się, żeby mówić o Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, o obecnej sytuacji stoczni i o planach dotyczących przyszłości stoczni. Rozumiem, że wprowadzenie jest bardzo istotne, żeby pokazać kontekst globalny, ale bardzo proszę o skupienie się na sytuacji Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia.

Naczelnik wydziału MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Może tylko najważniejsze rzeczy tytułem... Po prostu skrócę informacje. Przedstawię te, które będą miały znaczenie dla sytuacji i dla otoczenia.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Poproszę. Jasne, ok. Tylko proszę zwięźle, dlatego że chcemy się skupić na głównym problemie. Zajmujemy się problemem stoczni, która jest stocznią należącą do Skarbu Państwa. Innymi nie.

Naczelnik wydziału MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Rynek jest ukształtowany globalnie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A zatem bardzo proszę o zwięzłe przedstawienie informacji.

Naczelnik wydziału MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Interesuje nas kwestia Gryfii. Dziękuję.

Naczelnik wydziału MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Chodziło mi o to, żeby przedstawić, w jakim w środowisku biznesowym Gryfia jako stocznia, jako podmiot konkurujący na rynku i globalnym, i regionalnym musi sobie radzić. Przechodząc płynnie dalej, jak już mówiłem, stocznie niemieckie posiadały wysoko dochodowe nisze, które w dużej części zostały zlikwidowane przez pandemię. Jest to przykład w oparciu o stocznie Bernarda Meyera, osoby niezwykle zasłużonej dla przemysłu stoczniowego, aktywnej w SEA EUROPE, częstego gościa chociażby u nas w Polsce. Jest to wniosek z tego, co nastąpiło w dużych stoczniach niemieckich, czyli stoczniach znajdujących się blisko oraz konkurujących również ze stoczniami polskimi. Są to przewidywania samego właściciela koncernu. Wymienię je w punktach. Jest to z wywiadu pana Bernarda Meyera. Przede wszystkim przez kilka lat nie spodziewa się nowych zamówień produkcyjnych. Istnieje konieczność dostosowania do zupełnie nowej sytuacji. Należy zmniejszyć inwestycje, zmniejszyć zatrudnienie oraz stawić czoła reduk-

cji kontraktów i trudnościom w pozyskiwaniu nowych zleceń. Innymi słowy, możliwości działania stoczni ulegają znacznemu zmniejszeniu. Trzeba szukać nowych rozwiązań blisko granicy. Obecnie stocznie muszą patrzeć na takie wyzwania.

Na rynku istnieją trzy referencyjne scenariusze rozwoju dla przemysłu stoczniowego. Dotyczy to całej branży i polskiej, i niemieckiej, i europejskiej, jak również światowej. Pierwszy scenariusz zakłada umiarkowane skutki koronawirusa. Są to trzy scenariusze opracowane w kwietniu, w maju, przedstawione przez SEA EUROPE w prasie branżowej. Scenariusz nr 1 z tego, co teraz widzimy, jest scenariuszem mało prawdopodobnym, więc idźmy dalej. Scenariusz drugi zakłada możliwość nawrotu epidemii koronawirusa. Odbudowywanie nastąpi tylko w niektórych niewielkich obszarach. Wskazane są tutaj również okoliczności, które kreują popyt w przypadku wystąpienia, spełnienia się tegoż scenariusza.

Kolejny scenariusz to scenariusz trzeci. To także jest scenariusz skrajny, ale dotyczący najmocniejszego przebiegu epidemii dla gospodarki. Oczywiście możliwe są scenariusze pośrednie, hybrydy, itd. Scenariusz ten zakłada, że popyt na statki zniknie całkowicie do 2025 roku, a stopniowy powrót nastąpi do 2030 roku. Wskazuje również możliwości działania związane np. z kwestiami środowiskowymi, co determinuje całą możliwość działania branży. Dlatego o tym mówię. Tutaj rozwiązanie jest jedno. W sumie kluczowy wniosek z tego wszystkiego jest taki, że w obu scenariuszach najbardziej prawdopodobnych najważniejszym czynnikiem będą działania kreujące popyt, i to i działania rządowe w ujęciu poszczególnych państw, i działania ze strony zarządów stoczni, i działania kształtujące otoczenie rynkowe środowisk, w jakich działają stocznie i ich kooperanci.

Szanowni państwo, jeden czynnik, na który szybko chciałbym zwrócić uwagę, nie wdając się w omówienia. Jest to produkcja przemysłowa. Na slajdzie widzą państwo produkcję przemysłową w różnych ujęciach: OECD, Azja oraz Europa Wschodnia i Ameryka. Generalnie polecam zwrócenie później uwagi na to, co się dzieje w poszczególnych państwach w całym OECD. Na tym tle proszę zwrócić uwagę na dolną część tabelki, czyli na fakt, że u nas w Polsce, w odróżnieniu od dziewięćdziesięciu kilku innych wyszczególnionych tutaj państw, udało się zachować dodatnie wartości, jeżeli chodzi o produkcję przemysłową. 1,2% to nie jest dużo, ale lepiej niż np. minus 10% jak w przypadku sąsiadów z tabelki. Polecam to ewentualnej późniejszej uwadze.

Kolejny slajd to rozpisanie dotyczące produkcji przemysłowej i potencjału przemysłowego w różnym ujęciu, co też wskazuje na trendy, z jakimi cała gospodarka, gospodarka morska, jak również stocznie będą musiały sobie radzić, kiedy będą miały kontrakty albo nie będą ich miały. Są to dwie rzeczy. Kolejne dwa slajdy to produkcja ropy naftowej. Wiadomo, że stan gospodarki zależy również od wchłaniania ropy. Tutaj widzimy mocne spadki pod kątem transportu i kwestii przemysłowych. Są także kwestie dotyczące rudy żelaza, produkcji stali, itd.

Działania krajowe po części uogólniając wnioski z tego, co przedstawiłem oraz z tego, co nie przedstawiłem na prezentacji, starając się zrobić ją w miarę zwięzłą. Otóż w warunkach krajowych powinny zostać podjęte działania osłonowe uwzgledniające specyfikę przemysłu stoczniowego w Polsce i zapewniające w rzeczy samej ich wysoką skuteczność. Najbardziej skuteczną metodą przeciwdziałania negatywnym skutkom kryzysu, naszym zdaniem, jak wynika z analiz ministerstwa, jest podjęcie działań osłonowych, ale takich działań, które kreują popyt. Pomocne będzie skorelowanie ich z wymogami środowiskowymi, które z kolei są związane z tym, co będzie się działo w branży shipping`owej. Chodzi o dochodzenie do odpowiednich wymogów, co stanowi również szansę dla stoczni i możliwości znalezienia swoich miejsc na rynku.

Krótko o działaniach, kolejnych rzeczach, które są robione. W ujęciu ogólnogospodarczym jest to realizacja Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, ale też szansa związana z funduszem odbudowy, recovery planem, z którego Polsce w wyniku negocjacji udało się uzyskać około 60 000 tys. euro, co realizacyjnie zostanie oparte o Krajowy Plan Odbudowy. W chwili obecnej trwają intensywne prace. Jako Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej także aktywnie uczestniczymy na etapie pozyskiwania inicjatyw, tworzenia odpowiednich propozycji projektowych, jak również w pra-

cach dedykowanych grup roboczych tworzących ostateczne propozycje, w tym z zakresu przemysłu stoczniowego. Prace trwają. Sądzę, że szczegóły, w jakim to będzie kształcie, będą znane na koniec roku. Kolejna rzecz, to jak wiadomo, działania samych stoczni. Nie będę o tym mówił.

Jeszcze raz zebrane wnioski dla Polski. Jak już mówiłem, stocznie powinny skupić się na działaniach niezwiązanych z budową nowych jednostek, tylko z szukaniem w innych miejscach rynku możliwości zatrudnienia, znalezienia, zbudowania sobie marki. Szansą są działania związane z rozwojem nowych technologii w tym zakresie, w tym w zakresie napędów. Chodzi o rozwój znanej technologii dual fuel, ale także o prowadzone przez polskie podmioty badania nad technologiami wodorowymi i azotowymi. Jeszcze raz twierdzę, że powinno się również rozwijać technologie sprzyjające ochronie środowiska. Szansę stanowi również wielka branża offshore, chociaż oczywiście nie jest to czas i miejsce, żeby o tym mówić. Jest to branża i dla stoczni, i w połączeniu z innymi elementami i wyzwaniami offshore`owymi.

Szanowni państwo na koniec – jest to ostatni slajd merytoryczny – chciałbym zwrócić uwagę na to, o czym mówiłem na początku, a mianowicie na powiązania biznesu stoczniowego z innymi gałęziami gospodarki, między innymi z transportem morskim, który daje się opisać jako, powiedzmy, papierek lakmusowy czy sposób na sprawdzenie ogólnych nastrojów w gospodarce, stabilności gospodarki. Są tutaj wskazane indeksy aktualizowane w zeszłym tygodniu, ostatni w czwartek, opublikowany w piątek. W szczególności pragnę zwrócić państwa uwagę na Bałtycki Indeks Towarów Suchych, BDI. Obecnie ma niski poziom, średni był w zeszłym tygodniu, 1364 punkty. Jako ilustrację tego, co mówiłem o stabilności, zamieściłem tutaj mały wykres dotyczący z kolei indeksu Capesize, czyli BCI. Tutaj proszę zwrócić uwagę na wartości ujemne jeszcze kilka tygodni temu wywołane pandemią koronawirusa. Pierwszy raz w historii indeks przebił dno. Tak zła koniunktura w tym obszarze nie była zakładana nawet podczas tworzenia indeksu. Zostawiam to jako element dodatkowy. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Panie przewodniczący, prośba od tych, którzy słuchają nas przez Internet. Jest wizja, ale nie ma fonii. Już jest?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo dziękuję za tę informację. Przekazujemy ją do sekretariatu technicznego. Okazuje się, że już wszystko działa poprawnie.

Dziękuję za wprowadzenie. Mam pytanie, panie ministrze, kto przejdzie do punktu, o którym rozmawiamy. Jakie są plany dotyczące Gryfii? Powiem wprost, że spotykaliśmy się między innymi z tego powodu, że wspólnicy, właściciele podjęli decyzję o tym, żeby rozpocząć proces sprzedaży części stoczni, oddziału w Świnoujściu.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Przepraszam, czy mogę prosić o głos w ramach kontynuacji?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę, panie ministrze. Za wprowadzenie uprzejmie dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie szczegółowych informacji w temacie, którym jesteśmy zainteresowani.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Wprowadzenie było niezwykle istotne pod kątem otoczenia, w jakim działa Gryfia, ale nie tylko ta stocznia, pozostałe również, a także pod kątem przyszłości, jaka czeka przemysł stoczniowy, a nie będzie to różowa przyszłość. W związku z tym także nasze działania muszą być bardzo kierunkowe, podjęte bezwzględnie w celu ratowania przemysłu stoczniowego. Potwierdza to jeszcze jeden fakt, o którym wspominał pan dyrektor Styczyński w świetle ostatniej konferencji, która odbyła się w Hamburgu, zorganizowanej przez prezydencję niemiecką w obecności Bernarda Meyera, który bezwzględnie potwierdził, że przyszłość musi być związana przede wszystkim z dotacjami

unijnymi w zakresie przebudowy jednostek, dlatego że zamówień na nowe jednostki nie będzie w najbliższych trzech latach. Niewykluczone, że okres ten zostanie przedłużony.

Wobec tego – teraz nawiążę do Gryfii – że Morska Stocznia Remontowa Gryfia w zasadzie nigdy nie była w dobrej kondycji, przede wszystkim finansowej, okres ten może odbić się szczególnie na jej przyszłości. W związku z tym, że jesteśmy zdeterminowani co do tego, żeby stocznia ta w dalszym ciągu utrzymała się na rynku remontowym, podjęliśmy bardzo kierunkowe działania. Poproszę pana przewodniczącego o oddanie głosu panu prezesowi Zarembie, który przedstawi, jak wygląda koncepcja restrukturyzacji aktywów szczecińskich.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Dziękuję bardzo. Sytuacja Gryfii jest taka, jaka jest, jest ciężka. Chociaż od razu na wstępie chciałbym podkreślić, że jeżeli chodzi o samą działalność operacyjną, tę, do której stocznia jest powołana, czyli remonty statków, mamy pełen portfel. Oczywiście są to zapowiedzi. Zakontraktowane jednostki zaliczamy na plus wtedy, kiedy armator postawi nam statek. Armatorzy mają ciężką sytuację, niemniej portfel realizujemy w 95% zgodnie z założeniami, co jest bardzo dobre. Gdyby nie inne obciążenia, o którym zaraz powiem, gdyby nie inne zaszłości, stocznia z samej działalności, do której jest powołana, osiągałaby przyzwoity wynik, czasami obejmujący lekki plus, co w przemyśle stoczniowym, szczególnie w obecnej sytuacji, jest wynikiem bardzo dobrym.

Proszę pamiętać, że Morska Stocznia Remontowa Gryfia w latach 2007-2015 była pozbawiona swoich aktywów, ze strony właściciela była prowadzona taka polityka, żeby stocznia przestała istnieć. Również połączenie z częścią świnoujską – pomijam opór obydwu stoczni, które nie były zwolennikami tego procesu – było przeprowadzone przez ówczesną koalicję wbrew jakimkolwiek... Niemniej są to już fakty dokonane, które zastaliśmy, organizmy połączono.

Tak samo rozwojowi stoczni nie służyło posadowienie, lokalizacja ówczesnej inwestycji Bilfingera, kiedy naruszono i ciągi technologicznie, i ciągi komunikacyjne, czego kompletnie nie rozumiem, ale jako obecny zarząd Gryfii będziemy wyciągali z tego konsekwencje. Mam nadzieję, że nastąpią konsekwencje prawne. Ówczesny zarząd Gryfii na drugi dzień po podpisaniu umowy zrzekł się prawa służebności drogi, które było zagwarantowane w umowie z Bilfingerem. Zupełnie nie rozumiem takiego toku działania, ale myślę, że będzie to wyjaśnione w odpowiedni sposób.

Proszę pamiętać, że ze stoczni wyprowadzono do funduszu MARS także majątek stały, który zadłużono. Dzisiaj Morska Stocznia Remontowa Gryfia ma aktywa i majątek posadowione na wyspie w Szczecinie, w Świnoujściu. Dzisiaj w Szczecinie jest około 18% tego, co było. Pomijam zniszczone np. Nabrzeże Kaszubskie, które jest nam bardzo potrzebne, które było eksploatowane przez fabrykę elektrowni wiatrowych w sposób niezgodny z przeznaczeniem, niezgodny z parametrami obowiązującymi na nabrzeżu. Ponad 1500 ton nacisku na metr kwadratowy mówi samo za siebie. Nabrzeże to praktycznie trzeba zbudować od nowa.

Z drugiej strony dokonano rzeczy jeszcze gorszej. Dokonano tzw. przymusowego outsourcingu, czyli wyprowadzenia pracowników produkcyjnych na zewnątrz firmy do spółki Baltic Service, zdaje się, że tak się ta spółka nazywała. Wyprowadzono spawaczy, dokerów, malarzy, rurarzy, instalatorów, mechaników, narzędziowców, czyli tych, którzy stanowią o sile stoczni, są jej kością, jeżeli chodzi o produkcję.

W 2015 roku zastaliśmy w stoczni taką oto sytuację, że stocznia nie miała swoich pracowników, nie miała swojego majątku, traciła majątek. Była zmuszana do płacenia rat za dzierżawę swojego majątku, który dotychczas był jej majątkiem, był majątkiem zadłużonym. I stąd się wzięło gigantyczne zadłużenie Gryfii, w cudzysłowie mówię gigantyczne, jak pisali niektórzy w swoich mniej lub bardziej udanych publikacjach. Do tego należy dodać brak inwestycji, brak remontów, brak zakupów nowego sprzętu.

Dzisiaj sytuację mamy taką, że Morska Stocznia Remontowa Gryfia ucieknie do przodu. Będzie poczyniona duża inwestycja. Chciałbym państwa z przyjemnością poin-

formować, że wczoraj została podpisana umowa pomiędzy Morską Stocznią Remontową Gryfia, Funduszem Rozwoju Spółek i Stocznią Szczecińską na budowę nowego dużego doku, większego niż ten, który mamy, a który zapewni Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia dalsze funkcjonowanie w przyszłości. Wybudowanie samego doku byłoby daleko idącą nieroztropnością, gdybyśmy nie skorzystali z tych pieniędzy inwestycyjnych, które dzięki panu ministrowi Gróbarczykowi udało się zabezpieczyć na tę inwestycję. Dziękując panu ministrowi chciałbym to podkreślić. Wymagane są także inwestycje wokół, inwestycje hydrotechniczne, budowa, przedłużenie nabrzeża, przygotowanie i zabezpieczenie innych części nieruchomości w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie.

Jako Gryfia musimy sami pozyskać pieniądze. Dlatego zwróciliśmy się do naszego właściciela z prośbą. Walne zgromadzenie akcjonariuszy wydało zgodę na wszczęcie procedury zbycia części majątku Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Świnoujściu. Od razu chciałbym sprostować pewne kłamliwe liczby, które krążą w mediach, powielane przez różnych tzw. ekspertów, którzy w istocie rzeczy są politykami, ale to już uwaga na marginesie. Otóż nie chodzi o 1500 osób, dlatego że, proszę państwa, w całej stoczni pracuje 630 osób. Chciałbym tylko przypomnieć, że w lutym, kiedy została ogłoszona upadłość ST3, razem z panem ministrem publicznie złożono ofertę 300 miejsc pracy przy produkcji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Chciałbym państwu powiedzieć, że dzisiaj po epidemii koronawirusa sytuacja na rynku pracy jest taka, że zgłosiły się dwadzieścia dwie osoby, a pracuje pięć. Dzisiaj pracuje 630 osób, z czego 200 pracuje w zakładzie w Świnoujściu. Bezpośrednio przy produkcji w Świnoujściu pracuje około pięćdziesięciu pięciu osób. A więc nie 1500 osób. Wtedy chyba liczylibyśmy ich z emerytami, rencistami, i to łącznie z tymi, którzy już nie stąpają po ziemskim padole. Tak wygląda sprawa, jeżeli chodzi o ludzi.

Oczywiście to nie jest likwidacja Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Majątek ze Świnoujścia, z naszej części, czyli doki, sprzęt pływający, to wszystko, co będzie nam potrzebne, całą suprastukturę musimy przenieść, chcemy przenieść do Szczecina tak, żeby mieć pełne portfolio doków. Dzisiaj sytuacja jest taka, że armatorów interesuje... Zdolność operacyjna stoczni remontowej tym większa im większy ma dok. Nawet jeżeli nie ma zamówienia na remont dużej jednostki, to w większym doku można postawić dwie, a czasami nawet trzy mniejsze jednostki i dokonywać prac remontowych.

Kiedy mówimy o wynikach, chciałbym podkreślić jeszcze jedną rzecz. Dzisiaj przychody z naszego największego doku nr 5 – nazywamy go matką żywicielką Gryfii – są o 30% wyższe niż przychody z części świnoujskiej. I to są liczby. A skoro już jesteśmy przy liczbach, przy pieniądzach, chciałbym podkreślić pewne aspekty rabunkowej i dywersyjnej gospodarki finansowej, która była prowadzona do roku 2015. Dlatego na obecne działania naprawcze w Gryfii taki wrzask i atak są prowadzone w mediach ogniem zaporowym, ale podam państwu tylko liczby. Ucięliśmy to. Powrotu do tego nie będzie.

Pierwsza rzecz. Usługi doradcze, konsultingowe w jednym roku kosztowały 2500 tys. zł, w drugim roku 1800 tys. zł, w innym 1300 tys. zł, w innym 1600 tys. zł. Tyle płacono za makulaturę, która niczemu nie służyła, za jakieś wypociny. Krew mi się gotuje, że zamiast w narzędzia, zamiast w sprzęt, inwestowano właśnie w takie rzeczy. Wstyd.

Zarząd Gryfii pod moim kierownictwem – mam zaszczyt być prezesem od dnia 1 lutego tego roku – wydał 90 tys. zł. Polska firma, która zajmuje się spółkami Skarbu Państwa, ale nie tylko, także restrukturyzacją w dużych firmach, opracowała dla nas system premiowy, który wcześniej funkcjonował od Sasa od Lasa. System ten jest wdrożony. W dniu 12 sierpnia cała załoga odebrała premie. Chciałbym powiedzieć, że to nie jest tak jak w innych firmach, że ze 100% uposażenia odcina się 20%, robi się z tego część ruchomą i jest to tzw. premia. Nie, w Gryfii jest tak, że do 100% dołożono do 22%. Stoczniowcy odebrali bardzo dobrze, słusznie wypracowane premie za wyniki w tym roku przy remontach. Jeżeli chodzi o szczegóły liczbowe dotyczące remontów, pan prezes Roy jest do państwa dyspozycji, jeżeli będą jakieś szczegółowe pytania.

Chciałbym powiedzieć, że dok nr 8, dlatego że takie oznaczenie dostał nowy dok, jest nam niezbędny do tego, żeby funkcjonować. Tutaj nie chodzi o tereny, proszę państwa. Stocznia remontowa funkcjonuje przy nabrzeżach. Najważniejsze są nabrzeża. Oczywi-

ście potrzebna jest część terenów dotycząca zaplecza technicznego, energetycznego, ale przede wszystkim potrzebne są nabrzeża, które, jak powiedziałem, w dużej części zostały Gryfii zabrane i zniszczone. Tym też musimy się zająć.

Pierwsza rzecz, z którą się spotkałem – problem jest już rozwiązany – to była groźba zamknięcia zakładu, niezależnie od dywagacji, które tutaj dzisiaj prowadzimy, z zupełnie innego powodu przez Państwową Inspekcję Pracy. Jak państwo wiecie, inspektorzy są niezależnymi funkcjonariuszami publicznymi. Była groźba zamknięcia zakładu, ponieważ infrastruktura, jeżeli chodzi o drogi, jest w takim stanie, że zagrażała bezpieczeństwu. Dużym wysiłkiem naprawiliśmy to i naprawiamy nadal.

Kiedy był przeprowadzony ten niechlubny outsourcing, kiedy pracownicy zostali wyprowadzeni na zewnątrz, nastąpiła taka dewastacja, dekapitalizacja sprzętu, na którym pracowali, że dzisiaj stoczniowcy dokonują cudów, żeby wykonywać prace tak wysokiej jakości, jakie obecnie wykonują. Jest to następna kwestia po doku, gdyż nowy dok od wczoraj jest w realizacji, którą będziemy musieli się zająć i którą się zajmiemy.

Dokonaliśmy także sanacji finansów firmy. Skończyła się eksploatacja samochodów prywatnych do celów służbowych. Wszyscy wiemy, ile kosztują kilometrówki w firmie. Skoro w firmach prywatnych kilometrówki są zjawiskiem praktycznie niewystępującym, ewentualnie bardzo rzadko, nie widzę powodu, dlaczego w Gryfii miałoby być inaczej.

Podobnie rzecz ma się z zabezpieczeniem – to także był na początku nasz problem – warunków bytowo-socjalnych dla załogi. W tym roku skończymy, dlatego że takie mamy zalecenia pokontrolne inspekcji pracy, inwestycję, która ciągnie się, o ile dobrze pamiętam, bodajże dwadzieścia pięć lat w postaci budynku socjalnego. Ciągnie się na pewno ponad dwadzieścia lat. Przystosowaliśmy, mówiąc kolokwialnie, okroiliśmy projekt do naszych możliwości. Prace ruszają w tym roku. Mamy nadzieję, że od stycznia załoga będzie mogła korzystać z nowych pomieszczeń. I to nie jest tylko kwestia zaleceń Państwowej Inspekcji Pracy, ale po prostu jakiejś elementarnej przyzwoitości, a nawet estetyki. Państwo nie widzieli, jak to wygląda.

W Gryfii są zaniedbania trzydziestoletnie, ale szczególnie, jak mówię, z lat 2008-2015, kiedy stocznia była wypożyczalnią doków, kiedy poprzednie zarządy nie miały na nią żadnego pomysłu. Poprzednia pani prezes na posiedzeniu sejmiku w 2014 roku powiedziała takie zdanie – pamiętam – że przecież wypożyczalnia doków to nic złego. I było to nic złego, kiedy zaprzyjaźnione z niektórymi politykami ówczesnej partii rządzącej stocznie mieszczące się w teczkach korzystały z Gryfii. Wszystkie prace, proszę państwa, wykonywane od linii wodnej w dół, które są najbardziej kosztochłonne, pracochłonne, były wykonywane przez Gryfię, a reszta to były tzw. zamówienia armatorskie. A więc crème de la crème, czyli maszynownie, instalacje, wyposażenie wnętrz, systemy nawigacyjne, itd., wszystko to było z zewnątrz. Dzisiaj nie ma takiej sytuacji. Oczywiście korzystamy z kooperantów, ale są to nasi kooperanci, których my wybieramy. Stocznia bierze pełną gwarancję za wykonane w 100% remonty.

Powiem tylko, że jeden z takich dżentelmenów zarobił 50 000 tys. dolarów przez te lata. Przez siedem lat zarobił 50 000 tys. dolarów. Przynajmniej połowa owej kwoty, proszę państwa, dzisiaj powinna być na kontach Gryfii. To pokazuje skalę tego, co zrobiono ze stocznią. Zostawiono wydmuszkę.

Dzisiaj sytuacja zmienia się. Oczywiście wiemy, zdajemy sobie sprawę z tego, że wykonując ponad 147 remontów rocznie, położyliśmy, mówiąc wprost, rękę na większości rynku w naszym regionie Europy. Nie wszystkim się to podoba, ale szczerze powiedziawszy, mało nas to interesuje, czy to się komuś podoba czy nie. Stocznia Gryfia będzie funkcjonowała dalej. Dla niej to być albo nie być, niestety, musimy dokonać manewru ze Świnoujściem.

Po to, żeby państwo wiedzieli, powiem, że zrobiliśmy pewne doświadczenie. W związku z tym, że z powodu epidemii na wiosnę dwóch armatorów wycofało się z remontów statków, które miały być przeprowadzone w Świnoujściu, dla tych, którzy chcieli, zorganizowaliśmy przejazdy pracowników ze Świnoujścia do Szczecina. Skorzystało z tego chyba pięć osób. Chciałbym podkreślić, że mitem jest, iż w Świnoujściu pracują wszyscy ze Świnoujścia. Ludzie dojeżdżają i z Warszowa, i z innych okolic. Do Szczecina, proszę państwa, dojeżdżają ludzie, nasi pracownicy spod Pyrzyc, z Bań, z Chojny. To też jest

kilkadziesiąt kilometrów. Mamy załogę, która przyjeżdża praktycznie z całego województwa, z byłej części szczecińskiej.

Oczywiście dalej będziemy wykonywali remonty dla naszego narodowego przewoźnika, jakim jest Polska Żegluga Morska. Wróciła ta dobra tradycja, dlatego że wcześniej wcale nie było to takie oczywiste, ale to już jest kwestia związana z naprawą sytuacji w Polskiej Żegludze Morskiej, co przyjmujemy z dużym zadowoleniem.

Na koniec chciałbym podkreślić rzecz podstawową. Wszyscy pracownicy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia z oddziału świnoujskiego dalej mają zapewnione miejsca pracy w Gryfii, wszyscy, którzy będą chcieli. Także w Szczecinie, dlatego że stocznia dalej będzie funkcjonowała w Szczecinie. Chciałbym również powiedzieć i podkreślić, że bardzo nas to cieszy, i też taka była koncepcja, którą wspierał także pan minister, za co mu dziękuję, żeby te pieniądze inwestycyjne zostały przerobione w Szczecinie, żeby to wybudowała Stocznia Szczecińska. Oczywiście daje to także bonus finansowy, dlatego że nie trzeba płacić za transport doku z miejsca budowy, nie trzeba płacić ubezpieczenia, etc., nie trzeba ponosić kosztów.

To tyle z mojej strony, jeżeli chodzi o sytuację w Gryfii. Jeżeli będą państwo mieli pytania, chętnie służę odpowiedzią wraz z panem prezesem Royem.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Konkludując ministerstwo wyraziło zgodę na właśnie taki kształt restrukturyzacji z podstawowym założeniem, że każdy z pracowników ze Świnoujścia dostanie propozycję pracy w oddziale Gryfii w Szczecinie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Dziękuję, panie prezesie. Mamy taką zasadę, że zawsze po przedstawieniu informacji przez stronę rządową, przekazujemy głos stronie społecznej. Jeżeli przedstawiciele oddziału w Świnoujściu chcą zabrać głos, uprzejmie proszę. Proszę także o przedstawianie się tak, żeby wszyscy, którzy nas oglądają, mogli poznać osobę, która zabiera głos. Bardzo proszę. Kto pierwszy?

Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Aneta Stawicka:

Zgłasza się pan Bartłomiej Szmyt i mówi, że co naciska guzik, żeby móc zadać pytanie, wyrzuca go z systemu.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dobrze. Pozwólcie państwo, że to usystematyzujemy. Na początek pani Aneta Stawicka, potem pan Bartłomiej Szmyt. Proszę również o wskazanie, kto zabierze głos ze strony załogi w Szczecinie. Oczywiście jeżeli jest taka wola, bardzo proszę o zgłoszenie. Bardzo proszę.

Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Aneta Stawicka:

Dzień dobry. Aneta Stawicka. Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni, oddział w Świnoujściu.

Na razie chciałabym odpowiedzieć panu prezesowi jedynie krótkim wstępem. Faktycznie w marcu zorganizował nam pan wycieczkę do Szczecina. W sumie jeździło dziesięć, a nie pięć osób. W zarządzeniu było wyraźnie powiedziane, żeby osoby, które mają zaległe urlopy, brały zaległe urlopy bądź szły na zwolnienia lekarskie, jeżeli mają małe dzieci.

Teraz odnośnie do dojeżdżania do Szczecina, powiem panu, że osobiście jeździłam do Szczecina. Musiałam wstawać wpół do trzeciej w nocy, żeby móc dojechać do Szczecina na godz. 7.00 rano. Powrotny autokar zorganizowaliście mi o godz. 15.30, z powrotem byłam po godz. 18.00. Proszę mi teraz powiedzieć, kto będzie dojeżdżał do Świnoujścia. Przypominam, że póki co mamy jeszcze do pokonania prom. Do godz. 4.00 rano prom chodzi co czterdzieści minut. Proszę mi więc powiedzieć, kto zdecyduje się – pew-

nie ktoś się zdecyduje, nie mówię, że nikt ze Świnoujścia nie zdecyduje się na dojazdy do Szczecina – jeździć 120 kilometrów w jedną stronę do Szczecina do pracy przy takich zarobkach w wydziałach, jakie ludzie mają. Nie będzie się to opłacało, a zwrotu kosztów na pewno nie będą mieli. Proszę zatem nie mówić, że każdy z pracowników dostanie propozycję pracy w Szczecinie, tylko proszę powiedzieć, ile osób jest w stanie z tego skorzystać. Przepraszam bardzo, ale pan jest prezesem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, podkreślam, całej stoczni od ośmiu, prawie od dziewięciu miesięcy i ani razu nie był pan w stanie dojechać do Świnoujścia. Pan dyrektor naczelny jest osiemnaście miesięcy i także ani razu nie był w stanie przyjechać do Świnoujścia. A pracownicy mają jeździć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Teraz proszę o zabranie głosu…

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Ja tylko w tym temacie, żeby to nie uciekło. Czym innym jest dojeżdżanie…

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę się przedstawić do mikrofonu.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Przepraszam. Włodzimierz Wiśniewski. Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej. Przewodniczący.

Proszę państwa, czym innym jest, jeżeli pracownik z Chojny, ze Stargardu, z Pyrzyc, z Łobza jeździ do firmy, ponieważ nie ma innej propozycji pracy, a czym innym jest, kiedy ma się firmę w Świnoujściu, ma się stocznię i likwiduje się ją, proponując pracę. Argumentowanie w ten sposób, że ktoś inny jeździ, do tego jeździ tyle kilometrów, nie jest całkiem trafiony. Na razie tyle na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Następny jest pan Bartłomiej Szmyt, który będzie się łączył zdalnie. Czy słychać pana Bartłomieja? Proszę powiedzieć kilka słów.

Przewodniczący NSZZ Solidarność przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Bartłomiej Szmyt:

Halo, halo, czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak, słychać. Poprosimy obsługę techniczną o zwiększenie mocy głośników. Oddaję panu głos.

Przewodniczący NSZZ Solidarność przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Bartłomiej Szmyt:

U mnie bardzo słabo was słychać. Będę mówił głośniej. Czy teraz już słychać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak, lepiej.

Przewodniczący NSZZ Solidarność przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Bartłomiej Szmyt:

Dzień dobry, witam. Przepraszam, że nie ma mnie tam z wami. Nie pozwoliły mi na to obowiązki służbowe. Stocznia czasami jest ważniejsza. Jest mało ludzi do pracy, nie ma komu pracować. Trzeba było zostać.

Na początku chciałbym odnieść się do wypowiedzi pana dyrektora Maćka, który przedstawił wywód, można powiedzieć, szkolny. Co ma piernik do wiatraka? Przedstawienie to wyglądało na w ogóle nieprzygotowane. Dalej chciałbym powiedzieć, że w wystąpieniu pana Maćka były zawarte informacje na temat działań osłonowych dotyczących prze-

mysłu stoczniowego, które będzie wprowadzał pan minister Gróbarczyk. Chcielibyśmy usłyszeć o tychże działaniach osłonowych. Jak się domyślam, jest to tylko samo mówienie, a żadnych konkretnych (...).

Dalej chciałbym (...) do wypowiedzi pana prezesa Krzysztofa Zaremby, do tego, co opowiadał, co przedstawiał na temat stoczni (...) Świnoujścia (...). Nasze dane związkowe są zgoła inne. Też mamy dostęp do danych. Zarząd bardzo dobrze kłamie, lawiruje z lewa na prawo, żeby tylko udowodnić, że Świnoujście jest nierentowne, żeby je sprzedać. Do tej pory nie zostało nam przedstawione (...), jaki czasokres inwestycji. Pan prezes Zaremba powiedział o zadłużeniu stoczni. Według wyliczeń ekspertów, którzy pomogli nam to liczyć, zwrot kosztów budowy (...) lat. Nie widzę, nie uważam, żeby budowa doku była zasadna. Lepiej zrobić porządną restrukturyzację, wydzierżawić część terenów, więcej wejść w kooperację, dać większe wynagrodzenia dla pracowników, zwiększyć ich wydajność poprzez lepsze wynagrodzenia.

Jeżeli chodzi o premię, o której pan prezes Zaremba wspomniał, która została wypłacona pracownikom, tak naprawdę związki zawodowe do tej pory nawet nie wiedzą, za co premia ta została wypłacona. Twierdzi się, że premia była z jakichś zysków. Nie wiemy, z jakich zysków, za co. Według nas była to premia (...) przed wyborami na Prezydenta RP, przed (...) turą, tylko nie zdążył wypłacić i niestety, wyszła po drugiej turze. Chyba miała to być zachęta do głosowania. Mamy nadzieję, że po jakimś czasie pan prezes przedstawi nam, za co premia w końcu była.

Tak samo pan prezes mówił jeszcze o (...), które miała stocznia. Jeżeli już pan formułuje (...), proszę mówić (...) w Szczecinie, dlatego że na razie pan prezes (...). Gryfia sztucznie podtrzymywana przy życiu, dzięki stoczni (...) w Świnoujściu przetrwała (...) lata, a teraz (...). Przez pięć lat nie ma pomysłu na restrukturyzację zakładu, chociaż związki zawodowe wielokrotnie powtarzały, dawały sygnały, przedstawiały różne pomysły na restrukturyzację. Sami najlepiej wiemy, jak zrestrukturyzować zakład pracy, ale żadne zarządy nas nie słuchały (...).

Tutaj jest prośba do właściciela, do pana ministra Gróbarczyka, który reprezentuje właściciela. Prosimy o rozłączenie stoczni poprzez jej komunalizację. Prosimy także, NSZZ Solidarność prosi o wprowadzenie pełnomocnika do spraw restrukturyzacji Gryfii. Prosimy, żeby był to człowiek z zewnątrz (...) daje sukces w ratowaniu przemysłu stoczniowego w Świnoujściu. Prosimy też pana Zarembę, żeby wreszcie dał stoczniowcom pracować. Jeżeli jest prawdziwym mężczyzną (...) ze stanowiska. Chyba sam pan dobrze wie, że potrzeba fachowca z branży, który potrafi to (...). Nie chcemy, żeby obecny pan prezes był grabarzem naszej stoczni. Na chwilę (...) chciałbym (...), jeżeli będzie można (...). Dziękuję.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Panie przewodniczący, czy można?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie. Będą jeszcze odpowiedzi, panie prezesie, więc pozwoli pan, że będziemy prowadzili dyskusję w uporządkowany sposób. Jeżeli przedstawiciele strony społecznej będący na sali, są chętni, chcieliby jeszcze zabrać głos, bardzo proszę. Następnie przekażę głos parlamentarzystom. Zgłaszał się również pan Rafał Zahorski. Uprzejmie proszę o zabranie głosu i przedstawienie się.

Członek Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”-80 Sławomir Kotyrba:

Panie przewodniczący, Sławek Kotyrba. „Solidarność”-80. Morska Stocznia Remontowa Gryfia.

Chciałbym jedynie odnieść się do wypowiedzi kolegi Bartka, dlatego że złośliwość rzeczy martwych nie pozwoliła nam wysłuchać, o co konkretnie panu przewodniczącemu chodziło. Odniosę się do uzasadnienia do systemu premiowania, dlatego że kolega Bartek mówi, że nie wie, z czego to było, z zysków, ze strat. Bartuś jako cztery wszystkie związki podpisaliśmy regulamin premiowania. Premia wynika chyba właśnie z tego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący zarządu Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność"-80 Wojciech Osman:

Wojciech Osman. Przewodniczący zarządu Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność"-80.

W uzupełnieniu do przedmówcy dosłownie jedno zdanie. Nikt ze związków zawodowych reprezentujących stronę społeczną w Świnoujściu tak naprawdę nie przyłożył ręki do premii. Nie można teraz mówić, przypominać pewnych rzeczy, które stanowią wątpliwość, z czego coś się wzięło. Porozumienie zostało podpisane. Tylko „Solidarność"-80 wnosiła o to, żeby dotrzymać realizacji porozumienia. Dzięki Solidarności`80 porozumienie zostało zrealizowane przez obecny zarząd. Są tutaj pewne nieścisłości w wypowiedzi pana przewodniczącego Solidarności w Świnoujściu. Jeżeli coś próbujemy powiedzieć, jeżeli państwu, Szanownej Komisji, panu przewodniczącemu, panu ministrowi próbujemy przekazać pewne informacje, bardzo proszę, niech polegają one na prawdzie. Taka jest moja gorąca prośba. Na razie dziękuję.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Powiem tylko tak. Na prawdzie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie Włodzimierzu, przepraszam. Pan obok był pierwszy.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Przepraszam.

Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność"-80 Roman Duchnowski:

Roman Duchnowski. „Solidarność"-80 w Gryfii.

Może przypomnę trochę szerzej to wszystko, co działo się z Gryfią, odkąd Gryfię niszczono. Może osoby, które niszczyły Gryfię, uderzą się w piersi. O co tutaj chodzi? Przede wszystkim chodzi o to, że połączono nas nie z naszej woli. Napuszczano nas na siebie, Szczecin na Świnoujście, Świnoujście na Szczecin. W chwili obecnej jest to pierwszy zarząd, który stara się łatać jedno i drugie. Z przedstawionych wiadomości widać, że po prostu nie da rady. Wiadomo, że związkowcy są od tego, żeby bronić pracy ludzi. Obecny pan przewodniczący, prowadzący to spotkanie powinien sobie przypomnieć, co mówił w Szczecinie na posiedzeniu komisji morskiej cztery, pięć lat temu, że zamiast Gryfii ważniejsze są myjnie samochodowe. My związkowcy zostaliśmy podzieleni przez ludzi podobnych panu. Dzisiaj moi koledzy ze Szczecina mówią, że mam, jak Zawisza bronić zakładu pracy.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam, będę panu przerywał, jeżeli pan będzie tutaj używał insynuacji pod moim adresem. Wypowiada pan słowa, które nie miały miejsca.

Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność"-80 Roman Duchnowski:

Byłem wtedy na posiedzeniu komisji morskiej.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo pana proszę, żeby nie mówił pan takich rzeczy. Rozmawiamy tutaj o przyszłości Gryfii.

Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność"-80 Roman Duchnowski:

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Rozumiem, że pewnie w jakiś zaplanowany sposób chciałby pan odnosić się nie do przyszłości, do sytuacji obecnej, ale jak pan wie, sytuacja w stoczni Gryfia jest bardzo trudna. Pańscy koledzy, przedstawiciele związków zawodowych, siedzący za panem, mają do wyjaśnienia kilka spraw. Jeżeli ma pan coś do powiedzenia w tej sprawie, bardzo

proszę. Jeżeli będzie pan używał kłamstw pod adresem przedstawicieli Komisji i parlamentarzystów, będę panu przerywał.

Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność”-80 Roman Duchnowski:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Po prostu nie pozwolę na to, żeby na posiedzeniu Komisji były wypowiadane kłamstwa.

Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność”-80 Roman Duchnowski:

Byłem wtedy na posiedzeniu komisji. Dobrze. Kończę ten temat. Powiem tylko jedno, co mówili mi pracownicy w Szczecinie. Powiedzieli, że coś takiego, jak było kiedyś, kiedy nie było sprzętu, nie było niczego, było niewyobrażalne. W chwili obecnej staramy się ciągnąć zakład do góry, pomimo naszej trudnej sytuacji. Nie mam ani sprzętu, ani niczego. Pracownicy dają z siebie wszystko. Na szczęście ominęła nas pandemia. To także jest dzięki pracownikom, wiadomo jaka jest praca. Powiedziano mi jedno. Jeżeli nie dojdzie do modernizacji, nie wiem, jak to nazwać, restrukturyzacji, w razie czego, jeżeli przez Świnoujście nasz zakład zostanie zlikwidowany, nie mamy po co wracać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan Włodzimierz Wiśniewski. Następnie pan Rafał Zahorski.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Na razie oddaję głos koleżance.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę.

Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Aneta Stawicka:

Chciałabym odnieść się do wypowiedzi pana Wojtka Osmana. Mógłby pan troszeczkę doprecyzować, co to znaczy, że tylko dzięki „Solidarności”-80 została podpisana premia? O ile mnie pamięć nie myli, wszystkie cztery związki podpisały porozumienie dotyczące funduszu premiowania. Po drugie, pan prezes Zaremba powiedział, że w poprzednich latach firmy konsultingowe wyciągały dużo pieniędzy z firmy. Otóż system premiowania również opracowała nam firma konsultingowa za niemałe pieniądze.

Faktycznie teraz dla wszystkich pracowników została wypłacona premia za miesiąc lipiec. Brałam udział w tworzeniu, doprecyzowaniu funduszu premiowania. Są tam grupy pracowników. Jednej z grup premia jest wypłacana co miesiąc. Pozostałe grupy mają wypłacane premie raz na kwartał. Bodajże piąta i szósta grupa mają wypłacane raz na pół roku. Pozostali mają raz w roku. Tymczasem wszyscy pracownicy dostali premię za miesiąc lipiec. Pytam się, na podstawie czego, dlatego że tak naprawdę nie wiemy. Akurat ja znajduję się w tej grupie, która zgodnie z regulaminem powinna dostać raz na kwartał. Lipiec to nie jest kwartał, to dopiero rozpoczęcie kwartału.

Chodzi o modernizację. Cały czas wszyscy pięknie mówią, że ma być modernizacja stoczni, ma być restrukturyzacja stoczni. Kolega ze związków zawodowych, pan Roman mówi, że jeżeli Gryfię w Szczecinie zaorają przez Świnoujście, to nie mają po co wracać. My jako Świnoujście mamy się poświęcić i ratować Szczecin. Tak to wygląda. Już raz nas połączyli, żeby ratować Szczecin. Nie oszukujmy się, mówmy otwartym tekstem. Teraz po raz drugi mamy być poświęceni, mamy być sprzedani, właściwie to nasze grunty mają być sprzedane, my jako pracownicy mamy dojeżdżać do Szczecina, dlatego że dostaniemy taką propozycję od litościwego pana prezesa, żeby jeździć 120 kilometrów. Mamy się poświęcić i uratować Szczecin, ale w odwrotną stronę już nie. To tylko my mamy cały czas się poświęcać.

Po raz kolejny wnosimy teraz apel. Prosimy o rozdzielenie obu stoczni. Jeżeli Szczecin ma z nami bardzo poważny problem, dlatego że cały czas powtarza nam, że jesteśmy nierentowni, generujemy straty, nie przynosimy żadnych zysków, w ogóle jesteśmy dla niego betonowym kołem ratunkowych u szyi, to bardzo prosimy o to, żeby nas rozdzielić

i sprzedać na wolnym rynku. Uzyskane wówczas pieniądze inwestujcie sobie w budowę doku, który... Wiemy, jak zakończy się budowa doku. Jest to po prostu nierealny projekt. Wszyscy doskonale o tym wiedzą. Jest to po prostu jedynie temat zastępczy na wyciągnięcie pieniędzy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. W takim razie teraz przekażę głos państwu parlamentarzystom, ale na samym początku...

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Jeszcze strona społeczna.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak, tak. Najpierw byli pracownicy Gryfii. Umówiliśmy się z panem pełnomocnikiem, że będzie po przedstawicielach parlamentu.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Rozumiem, że po wypowiedziach parlamentarzystów nam także będzie udzielony głos, tak?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak. Umówiliśmy się w ten sposób, że teraz będą parlamentarzyści z pytaniami do pana ministra i do strony rządowej. Następnie będą odpowiedzi pana ministra.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Jesteśmy bardzo ciekawi.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Ja także chciałbym się odnieść.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Oczywiście. Panie prezesie, umówmy się w ten sposób. Na pewno będą do pana pytania ze strony parlamentarzystów. Wtedy kompleksowo będzie pan mógł odpowiedzieć. Tak się umówmy po to, żeby usystematyzować dyskusję. Przekażę teraz głos parlamentarzystom.

Panie ministrze, niestety, mamy takie wrażenie, niestety, trzeba to powiedzieć wprost, że w pańskie obietnice, w obietnice strony rządowej po prostu nikt już nie wierzy. Stocznia Gryfia od 2017 roku miała budować prom. Do dzisiaj nie ma nawet jego projektu. Cały projekt okazał się katastrofą. Następnie w 2018 roku mówił pan tak: „Przygotowaliśmy program naprawczy dla Gryfii. Pragnę zapewnić, że stocznia rokuje”. Był to 2018 rok. W roku 2019, kiedy pojawiały się problemy związane z funkcjonowaniem stoczni, mówił pan o stworzeniu Zielonej Stoczni, o tym, że pierwsze statki będą cumowane w ciągu kilku miesięcy. Minął ponad rok. Z żadnej obietnicy nic nie wychodzi. Urządzacie piękne konferencje, urządzacie piękne zapowiedzi. Nie wychodzi z nich nic. Proszę się nie dziwić nam jako parlamentarzystom, proszę się nie dziwić przedstawicielom strony społecznej, że mają obawy. Wielokrotnie byli zapewniani, obiecywano im złote góry, a jak się okazuje, sytuacja jest dużo gorsza niż wszyscy myśleli.

Mówicie państwo o przychodach. W 2015 roku przychody netto ze sprzedaży wyniosły 184 000 tys. zł. W pierwszym roku po zmianie właściciela wyniosły 115 000 tys. zł, czyli 60 000 tys. zł mniej. W 2017 roku wyniosły 148 000 tys. zł, też kilkanaście milionów złotych mniej. A więc mówmy o faktach, o twardych liczbach, dlatego że sytuacja naprawdę wymaga zajęcia się tym tematem.

Nie ma żadnych wątpliwości, że Gryfia potrzebuje doku. Jestem przekonany o tym, że lokalny patriotyzm nas wszystkich, jak tutaj siedzimy, podpowiada nam, że inwestycję

tę trzeba zrealizować. Panie ministrze, kilka miesięcy temu był pan w ST3 Offshore. Wpompowaliście tam kilkadziesiąt milionów złotych. Spółka ogłosiła upadłość. Zrobiliście to przed wyborami. Gdyby pieniądze z ST3 zostały przez właściciela, przez fundusz MARS przekazane do Gryfii na dokapitalizowanie spółki, na zakup doku, to wie pan, że sytuacja byłaby diametralnie inna. A tak to dzisiaj jest ponad 100 000 tys. zł wyrzuconych w błoto, jest upadłość. Kwestie dotyczące znalezienia miejsc pracy dla ludzi są bardzo kontrowersyjne. Rozmawiamy z tymi ludźmi. Wcale nie jest tak, że wszyscy dostali dobre oferty pracy, że mogli przenieść się do Stoczni Szczecińskiej czy do Gryfii.

Dzisiaj stocznia jest w bardzo trudnej sytuacji. Jesteśmy w stanie powiedzieć, że dok jest szansą dla stoczni, tylko że, panie ministrze, pięcioletnie zaniedbania, dlatego że od pięciu lat jedynie opowiadacie, sprawiły, że dzisiaj scenariusz jest bardzo negatywny. Racje strony społecznej są uzasadnione, dlatego że to przecież z pana ust i z pana ust, panie prezesie, stoczniowcy słyszeli o tym, że stocznia musi zostać rozłączona, że będą dwa niezależne podmioty. Było tak? Było tak. Dzisiaj w znaczącej ciszy próbujecie to przeprowadzić, dlatego że kiedy pod koniec sierpnia odbywała się sesja nadzwyczajna Rady Miasta Świnoujścia, pomimo tego, że siedząc tutaj, za tym stołem powiedział pan, panie ministrze, że ktoś z ministerstwa będzie brał w niej udział, to nikogo nie było. Uważam, że zarówno pracownicy, jak i my parlamentarzyści mieliśmy prawo odebrać to jako totalne lekceważenie. W tym samym dniu, w którym przyjechaliśmy do Świnoujścia, żeby szukać rozwiązań dla problemu, nie było nikogo z ministerstwa. Pierwszy raz w historii zdarzyło się tak, że odmówiono posiedzenia komisji od razu po tym spotkaniu.

Panie ministrze, a zatem nie mamy już żadnych powodów, żeby wierzyć w kolejne obietnice. Było ich już tyle, że po prostu trudno je zliczyć. W wywiadzie mówił pan – są to pańskie słowa – o planie restrukturyzacji. Ile w ciągu pięciu lat zostało zrealizowanych planów restrukturyzacji? Jakie są efekty owych planów? Jakie działania wdrożono? Jeżeli jedynym planem restrukturyzacyjnym ma być sprzedaż majątku, w tym przypadku sprzedaż terenu, to znaczy, że żaden program restrukturyzacyjny albo się nie odbył, albo po prostu był nieefektywny. Takie są moje refleksje na samym początku.

Chciałbym wypowiedzieć się jako pierwszy. Najpierw zbierzemy pytania. Bardzo proszę, panie ministrze, o odpowiedź na zadane pytania.

Przewodniczący zarządu Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność”-80 Wojciech Osman:

Panie przewodniczący, czy mogę jeszcze zabrać głos jako strona społeczna?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak, ale najpierw parlamentarzyści. Dla strony społecznej jeszcze przewidujemy głos.

Przewodniczący zarządu Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność”-80 Wojciech Osman:

Chciałbym odnieść się do słów, które pan powiedział.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Teraz dyskusja jest usystematyzowana. Bardzo proszę zatem państwa parlamentarzystów o zgłaszanie się do głosu. Następnie poprosimy pana ministra o odpowiedź na pytania. Proszę jako pierwszy pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, rzeczywiście temat jest bardzo istotny. Myślę, że wszystkim nam powinno zależeć na tym, żeby Gryfia dalej funkcjonowała w województwie zachodniopomorskim. Wszystko wskazuje na to, że jest to jedyny podmiot, który w tej branży ma jeszcze szansę funkcjonować na naszym terenie. Nie chciałbym odnosić się do historii, ponieważ prawdopodobnie pokłócimy się jak strona społeczna, a nie ma to najmniejszego sensu. Po to, żeby była jasność, za stan dzisiejszy odpowiadają wszyscy siedzący tutaj, na tej sali. Co do tego nie ma żadnych wątpliwości. Chodzi o wcześniejsze decyzje dotyczące sposobu restrukturyzacji majątku. To wszystko było.

Myślę, że dzisiaj kluczową sprawą jest to, co ma być. Pierwsza rzecz. Jeżeli chodzi o pierwszy materiał, fajnie sobie posłuchaliśmy o tendencjach, jakie są na świecie. Nie-

mniej materiał ten niczego nie wnosi do naszej aktualnej sytuacji. Jeżeli z kolei przeczytamy materiał, który otrzymaliśmy od pana ministra, wychodzi na to, że są całkowicie inne przewidywania z tego względu, że generalnie plan jest taki, że rynek będzie się rozwijał. Wstęp jest następujący: „Tendencje na rynku remontów statków wykazują rosnące zapotrzebowanie na jednostki pływające o coraz większych rozmiarach". Rozumiem, że pierwszą część na temat tego, że wszystko upada, na razie odkładamy sobie ad acta, zajmujemy się natomiast częścią, która rzeczywiście daje jakieś nadzieje.

W związku z tym proszę się nie dziwić, że dzisiaj są emocje po stronie społecznej, dlatego że rozmawiamy o miejscach pracy. Dzisiaj mamy taką sytuację, że mamy jeden organizm gospodarczy. Można dyskutować o danych, które państwo przedstawiacie, natomiast prawda jest taka, że dzisiaj nie otrzymaliśmy – bardzo o to proszę, jest to pierwszy generalny wniosek – planu restrukturyzacji ze strony właściciela. Z całym szacunkiem zarząd jest zarządem, natomiast nas interesuje plan właścicielski, czyli rzeczywisty plan restrukturyzacji, w którym będzie przedstawiona restrukturyzacja, którą planujecie, czyli restrukturyzacja majątku, że będzie przedstawiony plan dotyczący tego, co z miejscami pracy, co ewentualnie z ochroną miejsc pracy, na jakich zasadach ma się to odbyć. Być może już w tej chwili trzeba podjąć ze stroną społeczną bardzo poważne rozmowy.

W planie restrukturyzacji powinna znaleźć się cała koncepcja dotycząca budowy nowego doku, dlatego że jak rozumiem, na tym opieramy całą ideę funkcjonowania stoczni w Szczecinie, w związku z czym chcielibyśmy poznać – muszą to przedstawić eksperci – i czas, i koszty, i zwrot z kapitału, i sposób finansowania. Są to wszystko rzeczy, które w mojej ocenie powinny być przedstawione w poważnym planie restrukturyzacyjnym. Rozumiem, że dzisiaj pan minister robi zajawkę, że wniosek z posiedzenia Komisji będzie taki, że w tej chwili wszyscy się za to zabierają, przygotowują to. Przede wszystkim jednak od właściciela oczekiwałbym tego, żeby był to poważny dokument, na podstawie którego możemy podejmować jakieś wnioski.

Przypomnę o tym, co powiedział pan minister, a mianowicie, że jest decyzja walnego zgromadzenia w sprawie wszczęcia procedury zbycia majątku. Chcielibyśmy wiedzieć, co to znaczy procedura zbycia majątku, jak ma się to odbywać. Rodzi się także bardzo poważne pytanie, dlaczego w tych wszystkich wariantach nie rozważacie wydzierżawienia majątku w Świnoujściu. Jeżeli potencjalnie są podmioty, które byłyby zainteresowane remontami mniejszych statków czy jakąś inną działalnością, offshorem czy innymi rzeczami, to przecież aż się prosi, żeby wydzierżawić majątek, tym bardziej że mamy doświadczenia ze Stoczni Szczecińskiej, gdzie czterdzieści pięć hektarów gruntów w centrum miasta w dużej części jest wydzierżawiane podmiotom prywatnym, które całkiem fajnie sobie funkcjonują. Uważam, że i z ekonomicznego, i z właścicielskiego punktu widzenia najgorszą rzeczą jest pozbawianie się majątku. Jeżeli jest możliwość, żeby majątek przynosił dochody, warto to rozważyć, a tego wariantu w ogóle w państwa wystąpieniach nie słyszę. Nie wiem, czy nie był rozważany, czy nie chcecie go rozważać. Sugeruję, żeby jednak to rozważyć.

Pojawia się informacja, która także powinna pojawić się w tym dokumencie, że jest jakaś umowa pomiędzy Funduszem Rozwoju Spółek, Gryfią i Stocznią Szczecińską w sprawie budowy doku. Proszę się nie dziwić, że wobec takich zapowiedzi są duże obawy, duże zastrzeżenia ze względów, o których mówił chociażby pan przewodniczący Marchewka. Jeżeli tak jest, mam proste pytanie. Jeżeli to Stocznia Szczecińska miałaby budować taki dok, co jest fajnym pomysłem, to czy rozmawiacie już o jakimś konsorcjum? Przecież Stocznia Szczecińska sama w sobie niczego nie buduje, dlatego że, tak jak wspomniałem, dzierżawi majątek dla osiemdziesięciu czy dziewięćdziesięciu firm, w związku z czym jest tam jakiś potencjał, ale potrzebne jest chyba jakieś konsorcjum, ktoś powinien z nimi rozmawiać. Jest pytanie, czego w ogóle dotyczy owa umowa.

Kolejna rzecz to kwestia tego, co było w ostatnim roku czy dwóch latach. Jak państwo pamiętacie, było hasło, że oto Polska Żegluga Morska przejmuje swego rodzaju kontrolę nad Gryfią, w związku z czym będzie zlecała remonty statków. Taki był pomysł. Po to, żeby była jasność, powiem, że bardzo dobry. Polski armator remontuje w polskiej stoczni. Moje pytanie jest następujące, czy w tym zakresie są jakieś ramowe porozu-

mienia i umowy, jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską. Myślę, że jest to bardzo istotna sprawa. Poproszę zatem o informację na ten temat.

Kolejna rzecz to wspomniana już tutaj kwestia Bilfingera. Pan prezes Zaremba o tym mówił. Rzeczywiście nie ma co do tego wątpliwości, że jest to skandal. Zwracaliśmy na to uwagę, że oddanie terenów – wszyscy wtedy cieszyli się, że inwestujemy 500 000 tys. zł – może się odbyć ze szkodą dla Gryfii. Okazuje się, że tak się stało. W planie nie widzę koncepcji, która aż się prosi, żeby została zrealizowana, a mianowicie koncepcji przejęcia, wydzierżawienia tych terenów, odkupienia ich od syndyka, kiedy będą wystawione do sprzedaży, dlatego że byłoby to budowanie potencjału Gryfii, gdyby nowoczesna fabryka znalazła się jako jedna z nóg funkcjonujących w samej stoczni. Panie ministrze, właściciel nic nie mówił na ten temat, a nie ma czego się bać. Pomysły muszą się pojawiać. Absolutnie bym się tego nie bał. Budowanie doku ma sens wtedy, kiedy ST3 operacyjnie będzie możliwe do użytkowania przez samą Gryfię.

Niczego nie usłyszałem w kontekście wyników finansowych, a przecież trzeba uczciwie powiedzieć, jakie obciążenia są na tych terenach. Fajnie, że dzisiaj przedstawiacie pomysł dotyczący sprzedaży oddziału w Świnoujściu. Jak mówię, jest to temat do dyskusji, chociażby ze względu na rzeczy pracownicze. Nikt natomiast nie mówi – ja też tego nie wiem – czy grunty są zastawione, jaka jest wielkość hipotek. Jeżeli komuś to sprzedajemy, to środki trzeba będzie od razu zwrócić, więc to nie jest tak, że coś sprzedamy. Nagle może się okazać, że pieniądze w ogóle nie wpłyną do stoczni, dlatego że od razu trzeba będzie je zwracać. W ogóle nie ma analizy ekonomicznej całego przedsięwzięcia. Zakładam, że właściciel, czyli ministerstwo ma takie analizy. Proszę, żeby nam je pokazano. Chcielibyśmy wiedzieć, że jest to spójna koncepcja gospodarcza, gdyż rozmawiamy o poważnym podmiocie gospodarczym, o tym, co ewentualnie ma się dziać w przyszłości, rozmawiamy o planach na przyszłość. Nie chcę już mówić o Zielonej Stoczni, która była tutaj wspomniana, ale ona także powinna być elementem strategii.

Konkludując jeszcze raz chciałbym powiedzieć, że na dzisiaj proszę o odpowiedź na zadane pytania. Oczekuję, że w przeciągu miesiąca, dwóch miesięcy otrzymamy zatwierdzoną przez właściciela strategię rozwoju Gryfii wraz ze wszystkimi elementami, w tym właścicielskimi, żebyśmy mogli wiedzieć, o czym dyskutujemy i co mamy w przyszłości realizować. To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Teraz pan poseł Artur Łącki. Następnie pan poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie ministrze, nie sposób nie zgodzić się z tym, co mówił mój przedmówca. Generalnie, chcielibyśmy dowiedzieć się od pana, panie ministrze, czy pracowaliście nad tematem uratowania świnoujskiej części Gryfii. Wydaje mi się, że pomysł sprzedaży, likwidacji Gryfii wziął się tylko i wyłącznie z pomysłu sprzedaży terenów, które można tam sprzedać, z tego, co wiem, za jakieś pięćdziesiąt kilka milionów złotych. Pieniądze te można przekazać do Stoczni Szczecińskiej na budowę doku. Myślę, że żadnej głębszej analizy działalności firmy nie było. Na końcu swojego działania zobaczyliście kilkadziesiąt milionów złotych i doszliście do wniosku, że można je przekazać na budowę doku.

Wracając jeszcze do doku, dok razem ze wszystkimi przeróbkami, z tego, co wiem, co wyczytałem z prasy, ma kosztować, około 350 000 tys. zł. Na podstawie informacji, którą od pana dostaliśmy, żaden bank nie da wam pieniędzy. Żaden bank, nawet Bank Spółdzielczy w Gryficach nie da pieniędzy, patrząc na te dokumenty. Nie wiem, skąd weźmiecie następne 300 000 tys. zł.

Panie ministrze, nie jest pan ministrem od jakiejś tam wyimaginowanej gospodarki morskiej, tylko zarządza pan częścią społecznej gospodarki, naszego, społecznego, narodowego przemysłu, który głównie stanowią ludzie. Ziemię zawsze można kupić, materiały zawsze można kupić, narzędzia zawsze można zrobić, ale ludzie są bezcenni. Tymczasem pozbywacie się następnych fachowców. Rozwalacie kawałek, z tego, co wiem – tak samo mówią ludzie, którzy tam pracują, zresztą związkowcy też – dobrej firmy tylko po to, żeby na końcu uzyskać kwotę 50 000 tys. zł. Nie wiem zresztą, czy uzyskacie całą

kwotę, dlatego że faktycznie nie wiemy, czy przypadkiem ziemia nie jest zastawiona i czy przynajmniej połowy nie trzeba będzie oddać.

Panie dyrektorze, jestem w stanie dzisiaj przyprowadzić panu z ulicy, tak ot strzelając palcami, dziesięciu fachowców od restrukturyzacji spółek, którzy powiedzą, że można to zrobić, że można firmę zostawić, że można firmie pozwolić produkować. Wystarczy tylko myśleć w takim kierunku. Nie myślmy w kierunku sprzedaży, dlatego że jest ziemia i jest kupiec, tylko myślmy w kierunku uratowania miejsc pracy dla 300 pracowników, fachowców. Przepraszam, panie dyrektorze Zaremba, ale propozycja dojazdu 120 kilometrów dla pracowników nawet nie była elegancka, muszę panu powiedzieć. Nie oczekuję odpowiedzi. Chodzi tylko o to, że kazać dojeżdżać pracownikom 120 kilometrów w jedną stronę, to naprawdę nie było eleganckie.

Panie ministrze, nie jako posłowie opozycji, tylko jako mieszkańcy Pomorza Zachodniego oczekujemy, że wreszcie zajmiecie się Pomorzem Zachodnim, a gospodarka morska stanowi przecież clou naszego województwa, że wreszcie nie będziecie rozwalali tego wszystkiego, tylko że wreszcie siądziecie z nami. Jesteśmy do państwa dyspozycji, dajemy swoich ludzi. Poprzemy każde dobre rozwiązanie, ale dobrym rozwiązaniem, panie ministrze, nie jest likwidacja zakładu pracy, wypędzenie pracowników, fachowców, którzy pojadą do Stralsundu. Do Stralsundu dojadą szybciej. Do Greifswaldu dojadą jeszcze szybciej. A później wam ich zabraknie. Już teraz, panie dyrektorze, zatrudnia pan kilkudziesięciu pracowników z Ukrainy, o ile nie więcej. Już teraz pan zatrudnia, a za chwilę będzie pan zatrudniał samych Ukraińców, dlatego że naszych już nie będzie, ponieważ wyjadą.

Nie zgadzamy się na to, żeby rozwalić Gryfię w ten sposób, ale też nie zgadzamy się na to, żeby nie pomóc Gryfii w Szczecinie w wybudowaniu doku. Panie ministrze, od tego jest pan ministrem, że ma pan znaleźć pieniądze na budowę doku gdzie indziej, pozwolić rozdzielić się obu zakładom i pozwolić oddziałowi Gryfii w Świnoujściu produkować. Jestem przekonany, że na pewno się utrzymają, a w perspektywie zaczną przynosić zyski. Sam pan dyrektor tutaj powiedział, że do 2030 roku nie będzie popytu na statki, a zatem będzie popyt na remonty, dlatego że trzeba będzie remontować. Popyt na statki zacznie się od roku 2040. Przez dwadzieścia lat, to co pływa, musi być remontowane. Stocznia remontowa, zakład remontowy zawsze się utrzyma. Trzeba jeszcze powiedzieć, że od remontów do utylizacji jest bardzo blisko. Są to ci sami fachowcy, te same narzędzia. To także można rozwinąć.

Prosimy o to, a wręcz żądamy, żeby faktycznie siąść i poważnie porozmawiać na temat części świnoujskiej, ale nie od początku z tezą, że sprzedajemy, i koniec, tylko od początku z tezą, że spróbujemy uratować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Pan poseł Jarosław Rzepa.

Poseł Jarosław Rzepa (PSL-Kukiz15) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję bardzo za wszystkie słowa, jakie zostały wypowiedziane przede mną, ponieważ są one bardzo głębokie. Wiele z nich przede wszystkim powinno dawać wiele do myślenia. Szanowni państwo, zastanawiam się, co jest bliżej. Świnoujście ma naturalny potencjał, dlatego że konkurencyjnie jest w lepszej sytuacji niż Szczecin, jeżeli chodzi o remonty. Chyba nikt nie będzie chciał zakłamywać prawdy geograficznej.

Dziwię się państwu, że strona związkowa dała się wmanewrować we wzajemne napuszczanie. Powinniście myśleć jak jeden wspólny organizm. Jeden. Jeżeli kiedyś zostało tak postanowione, zostawmy to, dlatego że dzisiaj jest to już historia. Nawet historią jest to, że przed kolejnymi wyborami ktoś wam obiecał, że zakłady na pewno zostaną rozdzielone, a do tego czasu tego nie zrobił, bo nie zrobił. Szanowni państwo, nie możecie w ten sposób do tego podchodzić, myśląc, że sprzedając Świnoujście uratujemy Szczecin. Żeby nie było tak, że dok, który dzisiaj podobno trochę jest megalomanią, doprowadzi do upadku Szczecina. Nie chciałbym, szanowni państwo, żebyśmy w ten sposób do tego podchodzili.

Panie ministrze, mnie też było przykro, że nie spotkaliśmy się w Świnoujściu. Nie spotkaliśmy się, kiedy mogliśmy wspólnie rozmawiać. Jeżeli w zespole parlamentarnym nie będziemy traktować się jako partnerzy, to w żaden sposób nigdy nie będziemy mogli dojść do jakiegokolwiek wspólnego kierunku i konsensu. Ubolewam, że pomimo zapowiedzi na początku prac zespołu, do dnia dzisiejszego żaden z posłów Prawa i Sprawiedliwości nie przychodzi na posiedzenia zespołu, niezależnie o jakiejkolwiek sprawie byśmy nie rozmawiali, a są to sprawy Pomorza Zachodniego.

Przyłączę się do tego, szanowni państwo, ile osób będzie chciało jechać. Na początku może dziesięć, później pięć, później jedna, później nikt. Taka będzie prawda. Jeżeli zgodzimy się, szanowni państwo, na sprzedaż Świnoujścia, to tam już nikt nigdy niczego nie będzie remontował. Nie będzie ludzi, ludzie rozejdą się. Jak powiedział pan poseł Łącki, jest to największy skarb. Trochę się dziwię, że w sprawie tych dóbr, tych sreber narodowych tak łatwo podejmujecie państwo decyzję. Chciałbym zaapelować, zróbmy wszystko, żeby zakład, jeżeli ma być razem, żeby razem ratować, razem myśleć, żeby nie myśleć w kategoriach Świnoujście i Szczecin. Uważam, że dzisiaj powinniśmy myśleć w kategoriach Gryfia. Gryfia, szanowni państwo.

Z prezentacji tak naprawdę zapamiętałem jedno słowo, które wypowiedział pan Bernard Meyer na wspomnianej konferencji w Hamburgu. Otóż trzeba zmniejszyć inwestycje. Jest to jeden z tematów, które być może dadzą możliwość przeżycia branży stoczniowej. Oczywiście bardziej odnosił się do branży wytwórczej, budowania nowych statków niż do remontowania. Panie ministrze, naprawdę obawiam się, pomimo tego że chciałbym, żeby zwiększyło to konkurencyjność Gryfii, ale obawiam się, że losy doku mogą być podobne do losów promu. Wydaje mi się, że dzisiaj mając zespół parlamentarny jesteśmy w stanie wypracować wspólną politykę. Moim zdaniem powinniśmy tę politykę tak kierować, żeby...

To rozwiązanie nie jest rozwiązaniem. Rozwiązanie byłoby, panie ministrze, gdyby przyszedł pan i powiedział: „słuchajcie, po to, żeby uratować tych ludzi, te miejsca, musimy zrobić to i to". To nie jest rozwiązanie. W żaden sposób tak tego nie odczytuję. Myślę, panie ministrze, że jeżeli podejmiecie państwo tę decyzję, a praktycznie widać, że ona już jest, to – nie chciałbym, ale wypowiem to słowo – pan i pan prezes będziecie grabarzami na pewno Świnoujścia, a w dalszej konsekwencji, przy tym projekcie, który być może będzie wam kulą u nogi, również Szczecina. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Teraz pan poseł Czesław Hoc. Chciałbym tylko jeszcze zwrócić państwa uwagę na to, że o godz. 14.00 zaczyna się posiedzenie kolejnej komisji. A zatem uprzejmie proszę o zwięzłe wypowiedzi. Potem poproszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Oczywiście zacznę od pewnej refleksji i ustosunkowania się do moich szanownych przedmówców. Już raz to powiedziałem i powtórzę jeszcze raz, że takie jest zbójeckie prawo opozycji, że może krytykować nie biorąc za to żadnej odpowiedzialności. Z drugiej strony myślę, że powinniście państwo nabrać troszeczkę pokory i skorzystać z podpowiedzi klasyka francuskiego, a więc przynajmniej stonować swoje wypowiedzi, w pewnych kwestiach siedzieć cicho i nie zabierać głosu, dlatego że wtedy, kiedy trzeba było zabierać głos, siedzieliście cicho. W tym czasie stocznia była niszczona, dewastowana, majątek był degradowany. Teraz mówicie o największym skarbie, jakim jest kapitał ludzki. Tymczasem tamtym ludziom, tamtym pracownikom, super specjalistom proponowaliście przekwalifikowanie się na stylistów, bukieciarzy, itd., oczywiście z całym szacunkiem dla tamtych zawodów, żeby było to jasne. Tak dbaliście o kapitał ludzki, rozprowadziliście, wręcz rozpędziliście ich na cztery strony świata zbójeckim, zabójczym outsourcingiem. Tak dbaliście. A więc naprawdę trochę pokory i pewnej refleksji.

W państwa wypowiedziach dostrzegam nawet nutę pewnej troski. Chciałbym to wzmocnić, dlatego że nie chcę powtórzyć za Zagłobą, że ubrał się diabeł w ornat i ogonem na mszę dzwoni, ponieważ czasami takie odnoszę wrażenie.

Widzę teraz pana prezesa Krzysztofa Zarembę, który wziął sprawy w swoje ręce, twardo postępuje, ma pewną wizję, jest człowiekiem z krwi i kości, który kocha przemysł stoczniowy, rozumie przemysł stoczniowy. Zawsze dawał tego dowody. Widzę również pewną wizję, którą wręcz zapisano. Chodzi o zagadnienia handlowe. Jestem pod pewnym wrażeniem. Mogę nawet złożyć gratulacje. Jeżeli w bieżącym roku, do końca sierpnia 2020 roku spółka zrealizowała 102 projekty remontowe, a podpisanych, zakontraktowanych jest już dwanaście projektów na remont masowca „Podhale", przebudowę układu napędowego drobnicowca, remonty klasowe statków „Wilson Alicante", „Hagland Captain", montaż systemu obróbki wód balastowych, budowę lodołamaczy dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, remont jednostek Marynarki Wojennej, remonty statków cywilnych, to jest to wizja, to są to konkrety. W zagadnieniach operacyjnych podajemy, iż będziemy budować. Jest to już rozstrzygnięte. Jest nawet miejsce – jest to Nabrzeże Gdyńskie w Szczecinie – budowy doku o nośności 27 tys. ton. To są konkrety, to są wizje.

Teraz kwestia pracowników. Oczywiście jest to najboleśniejsza część. Rzeczywiście trzeba się mocno pochylić nad każdą utratą miejsca pracy. Mówiliście o miejscach pracy. Rzeczywiście dojazdy są kontrowersyjne, ale z drugiej strony, nie wiem, cała maszyneria, cała infrastruktura miałaby poddać się tylko temu, że kilkudziesięciu... Powiem inaczej. W stoczni świnoujskiej jest stu sześćdziesięciu sześciu pracowników, z czego czterdziestu sześciu pracowników jest produkcyjnych. To też rodzi pytanie, jak to jest. Czy tam pracujemy, produkujemy, czy tam po prostu... Może róbmy restrukturyzację, może nie w tym momencie, natomiast nazwanie pana prezesa i pana ministra grabarzami w stosunku do Pomorza Zachodniego, kiedy dajemy takie dowody, rząd Prawa i Sprawiedliwości daje takie dowody... Przypomnę infrastrukturę drogową, gazoport w Świnoujściu, dopływ paliwa płynnego LNG, tunel pod Świną, medycynę, kwotę około 1 000 000 tys. zł dla Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego, a więc rozwój medycyny, rozwój infrastruktury. I to jest dla was...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uprzejmie proszę państwa posłów o uporządkowanie dyskusji i przechodzenie do clou. Proszę pamiętać, że mamy ograniczony czas. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Już kończę. Myślę, że to, iż tak się stało, że Bilfinger, który przyjechał, praktycznie ograł wszystkich jak chłopców w krótkich spodenkach i jeszcze na koniec pokazał jeszcze palec wskazujący, to rzeczywiście także jest nauczka. Słuchajcie, trochę pokory, refleksji. Osobiście do pana prezesa Zaremby mam pełne zaufanie. Wiem, że jest to człowiek z krwi i kości. Dla niego stocznia jest warta mszy. Na pewno będzie prowadził ją zdecydowanie, na pewno nie podda się żadnym powabom różnych pseudoekspertów czy też gadżeciarzy, którzy przyjdą z jakąś zabawką i w jakiś sposób będą przekonywać.

Z mojej strony tylko tyle. Oczywiście miałbym dużo pytań. Na str. 5 jest analiza przychodów ogółem na jednego pracownika. Przychód z jednego zlecenia remontu statku jest ponad dwukrotnie wyższy w Szczecinie niż w Świnoujściu. Chciałbym wiedzieć, dlaczego tak się dzieje. Czy rzeczywiście tylko dlatego, że jest tam zła organizacja czy też taka była infrastruktura i takie były zdolności produkcyjne? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Postanowiliśmy chwilę przedłużyć. Została przekazana taka informacja. Do głosu zgłosił się jeszcze pan Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego. Również proszę o sprecyzowane wypowiedzi tak, żebyśmy w określonym czasie mogli zrealizować najważniejszy punkt. Potem oddam głos panu ministrowi i panu prezesowi, żeby mogli odpowiedzieć.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Szanowni państwo, chciałbym powiedzieć jedną najważniejszą rzecz. Prezentacja pana Macieja Styczyńskiego dotyczyła branży budowlanej statków, tymczasem my mówimy o branży remontowej. Gdyby przygotował pan prezentację na temat branży remontowej,

bylibyśmy na innej płaszczyźnie rozmowy. Meyer absolutnie jest stocznią, która buduje statki.

Kolejna bardzo ważna sprawa. Proszę państwa, musicie państwo także zwrócić uwagę na sprawę lokalizacji stoczni. Otóż Świnoujście ze względów biznesowych jest lepszą lokalizacją na stocznię niż Szczecin, dlatego że łatwiej jest tam zarobić pieniądze. Proszę państwa, są gotowi inwestorzy, niestety zagraniczni, którzy chcą kupić stocznię w Świnoujściu, ale nie za 58 000 tys. zł, tylko za normalną cenę rynkową, jaka wynika z wyceny. Chodzi o to, żeby nie sprzedawać stoczni w Świnoujściu, ale żeby dać dostęp również polskim firmom do doków, które by tam zostały.

Proszę państwa, dla stoczni jest zatrudnienie. Przypomnę państwu, że przed połączeniem, które oczywiście było błędem – wszyscy się do tego przyznają – stocznia ta była jedną z najbardziej zajętych stoczni. Kolejka do doków wynosiła półtora roku. Naprawdę przynosiła dochody. Nie jest prawdą, że przynosiła wtedy straty.

Następna rzecz. Proszę państwa, przejrzałem opracowanie liczące siedem stron. Panie ministrze Gróbarczyk, może pan takie rzeczy wysyłać do pana prezesa Zaremby i wzajemnie, ponieważ jesteście na tym samym poziomie komunikacji. Tam są, proszę pana, same głupoty.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Ja panu nie przerywałem. Największa głupota, proszę pana...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Pan przewodniczący przerwał panu związkowcowi, który gadał głupoty. Pan też gada głupoty. Proszę się nie odzywać w ten sposób.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Też przerywam. Panie Rafale, bardzo proszę o...

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Dobrze. Przepraszam. Wobec tego konkretnie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Słowa są bardzo ważne, proszę powściągnąć emocje.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Przepraszam bardzo, zapędziłem się. Prosta sprawa, proszę państwa. Otóż dok, który ma szesnaście metrów zanurzenia konstrukcyjnego, ma osiemnaście metrów zanurzenia głębi. Dok ten wymaga właśnie takiej głębi dokowej, wymaga całkowicie nowego nabrzeża, nie nabrzeża do rekonstrukcji. Dok ten, proszę państwa, stanie na Nabrzeżu Gdyńskim, które jest naprzeciwko pochylni Stoczni Vulcan. Albo robimy duży dok, albo będziemy budowali statki w Szczecinie. To jest tego typu sprawa. Proszę państwa, chodzi o to, żebyśmy określili wartość doku. Podawane wartości budowy doku są nierealne, dlatego że w 2015 roku była wycena budowy na poziomie 100 000 tys. euro. Proszę państwa, wartość głębi dokowej w Świnoujściu dla doku nr 5 – było rozważane przeniesienie – wynosiła 150 000 tys. A zatem 120 000 tys. czy 130 000 tys. to są nierealne rzeczy. Nie będę kontynuował. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Przekazuję głos panu ministrowi Gróbarczykowi. Panie ministrze, proszę o odniesienie się do pytań oraz tez, które zostały tutaj postawione. Potem poproszę pana prezesa.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Oczywiście do ostatnich pytań nie będę się odnosił, dlatego że ten pan obraża tutaj nas wszystkich, reprezentując marszałka. Dziwię się takiemu stanowi rzeczy, tym bardziej w świetle tego, co się stało z inwestycją, która była sztandarem dla państwa – mówię o ST3 – a przyniosła fatalne skutki dla Szczecina i całego Pomorza Zachodniego.

Oczywiście dziękuję państwu za to spotkanie. Przede wszystkim dziękuję Platformie Obywatelskiej. Jeszcze raz udowodniło to – dzisiaj można było wylać całe wiadra pomyj na państwo – co zrobiliście w latach poprzednich łącząc dwie stocznie, a dzisiaj lejecie krokodyle łzy nad tym, jak trzeba wyprowadzić na prostą ów biznes. Szczególnie pan poseł Łącki, który jest biznesmenem, który prowadzi swoje hotele...

Poseł Artur Łącki (KO):

Od razu mogę panu powiedzieć, jak to zrobić.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

... mówi: „tak żeśmy to doprowadzili, że nawet bank w Gryficach nie da wam na to kredytu”. Naprawdę, panie pośle, gratuluję panu przede wszystkim zdrowej oceny – tak się stało po podjęciu takich decyzji – ile czasu będzie potrzeba, żeby wyprowadzić to na prostą. Nie wspomnę tutaj już o kwestii fachowców, o których państwo mówiliście. Nie wspomnę o tabunach wyjeżdżających ludzi. Nawet ten wasz pan powiedział, że w stodołach chcecie budować statki. W stodołach. Obecnie taką mamy sytuację.

W zasadzie myślałem, że pan przewodniczący Marchewka wypije piwo z roku 2014, kiedy podczas posiedzenia rady miasta mówił, jakim świetnym rozwiązaniem jest to, co się dzieje w Gryfii. Niestety, ja muszę to wypić. W 100% ufam panu prezesowi Zarembie, dlatego że nie da Gryfii zrobić krzywdy. Akurat w tej kwestii nie pozwoli sobie na jakiekolwiek działania negatywne. Jestem przekonany, że ją uratuje. Dlaczego uratuje? I dlaczego mówimy o Meyerze? Dlatego że dzisiaj Meyer chce wejść w remonty. Chce dzisiaj przerabiać statki przede wszystkim na *dual fuel, water ballast*. Wszystko to, co jest związane z przebudową, będą wykonywać stocznie niemieckie. W jaki sposób oddziałuje to na nasze stocznie, na Gryfię? W taki, że cały biznes, armatorzy zewnętrzni po prostu od nas odpłyną. Takie jest wyzwanie rynku.

Jak dzisiaj możemy przygotować strategię, żeby nie była warta funta kłaków za trzy tygodnie, kiedy okaże się, że Unia Europejska wyasygnuje środki na wsparcie dla statków, dla armatorów niemieckich, żeby przebudowywali się na *dual fuel*, dlatego że na wspomnianym spotkaniu padła taka konkluzja? Komisja Europejska ma przygotować środki na przebudowę statków na zero emission. W sytuacji, kiedy środki te się pojawią, natychmiast odpuścimy jakiekolwiek zmiany, dlatego że będziemy mieli tak zabity rynek, ale dzisiaj nie mamy takiej szansy i zakładam, że w przeciągu kilku lat nie będzie. Dokładnie na takie środki dla przemysłu stoczniowego liczyliśmy. Przemysł stoczniowy po prostu jest na indeksie, szczególnie polski. A jak nie będzie, to państwo doniesiecie do Komisji, że jakieś tam pieniądze znowu zostały przekazane jako pomoc publiczna.

W związku z tym rozwiązanie to przede wszystkim rokuje pod kątem rozwojowym. Duży dok to ścisłe związanie się z Polską Żeglugą Morską, dlatego że Polska Żegluga Morska na małych dokach po prostu nie będzie niczego robiła, będzie robiła na dużych dokach. Na tej podstawie możemy zbudować synergię, wspólnie wprowadzić rozwiązanie i przetrwać w ciężkich latach, a właśnie takie lata nadchodzą. Dziękuję.

Poseł Artur Łącki (KO):

Ad vocem. Jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że pan poseł Łącki został wywołany, ad vocem bardzo krótko. Potem pan prezes Zaremba.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie ministrze, można to przesłuchać od początku, ale nikt z opozycji, nikt z nas siedzących tutaj nie powiedział, że nie jest potrzebny duży dok w Szczecinie. Nikt z nas nie powiedział tutaj, że pan prezes Zaremba źle zarządza swoją firmą.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ja to powiem.

Poseł Artur Łącki (KO):

My mówimy tylko o tym, że pan jako minister nie powinien rozwalać firmy, sprzedawać części świnoujskiej tylko dlatego, żeby pozyskać mityczną kwotę 50 000 tys. zł, a z tego, co wiemy, wyjdzie 30 000 tys. zł.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Poseł Artur Łącki (KO):

Trzeba znaleźć pieniądze gdzie indziej i zostawić firmę.

Przepraszam, ostatnie zdanie. Siedemnastego, pojutrze miało być posiedzenie Komisji, ale odwołaliście je. Miałem tam zadać panu inne pytanie. Teraz sobie na to pozwolę. Przepraszam państwa, pytanie niezwiązane z Odrą.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Panie przewodniczący.

Poseł Artur Łącki (KO):

W projekcie ustawy o podatku dochodowym, panie ministrze...

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie pośle, naprawdę trzymajmy się tematu. Po posiedzeniu Komisji zapytamy o to pana ministra.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Bardzo proszę o udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę, ale proszę zwięźle.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Skoro zwołują państwo posiedzenie Komisji...

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Zwięźle i krótko. Z całą załogą odbyłem sześć spotkań, oczywiście w Szczecinie. Byli przedstawiciele wszystkich związków. Kiedy miesiąc temu – mija prawie miesiąc – na wyraźne polecenie pana ministra Gróbarczyka, żeby wcześniej zapoznać załogę z koncepcją, przedstawiłem ją, jeden ze stoczniowców – dzisiaj nie ma od was tego kolegi z brodą, nie, nie chodzi mi o pana Szmyta, był jeszcze jeden kolega, ale mniejsza o to – powiedział wyraźnie takie oto zdanie: „to powiedzcie, co chcecie zrobić, bo już dzisiaj połowa załogi chce się zwolnić i iść pracować gdzie indziej". Przy produkcji jest czterdzieści sześć osób.

Teraz druga rzecz. Dobrze by było, panie przewodniczący, proszę państwa, żebyśmy wiedzieli kto kim jest na tej sali. Pan Zahorski, który nie jest żadnym ekspertem, tylko jest politykiem...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie, nie. Panie prezesie, odbieram panu głos.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Ale zaraz, chciałem powiedzieć coś innego.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nikt nie będzie mówił o tym, jaka jest pana przeszłość, czym pan się teraz zajmuje oprócz bycia prezesem.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Panie przewodniczący, proszę mi dać dokończyć. Chciałbym teraz powiedzieć o Gryfii.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę o przechodzenie do clou sprawy.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Chciałbym teraz powiedzieć o relacji...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Zostały zadane pytania przez państwa parlamentarzystów. Proszę się do nich odnieść. Jeżeli nie będzie się pan odnosił, to dyskusja kto kim jest i kto czym się zajmuje, jest niepotrzebna.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Czy mogę poinformować o Gryfii? Mogę powiedzieć o Gryfii?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Bardzo proszę zwięźle odpowiedzieć na zadanie pytania.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Mogę mówić dalej o Gryfii?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak, daję panu kolejną szansę.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Jeżeli chodzi o Gryfię, nastąpił wyciek informacji. Chciałbym poinformować, że pan Zahorski jest bohaterem naszych pozwów ze strony Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia za pisanie nieprawdy o naszej stoczni. Nie pozwolimy sobie na to, żeby dobra praca stoczniowców – nie jesteśmy na ty, panie Zahorski – była niwelowana.

Teraz następna rzecz. Jeżeli chodzi o teren w Świnoujściu, jeżeli popatrzycie państwo, jak wygląda teren w Świnoujściu, przypomina on żarówkę. Tak jak mówiłem, cała zasadnicza działalność każdej stoczni remontowej opiera się na nabrzeżach. Nabrzeża są najważniejsze. W Świnoujściu jest miejsce na posadowienie dwóch doków przy pirsie. Jeżeli chcielibyśmy umiejscowić nowy dok, koszt tej inwestycji w cenach z 2015 roku wynosił około 155 000 tys. zł. Pomijam już, że i tak nie byłoby na to zgody, dlatego że jest to naruszenie ciągu komunikacyjnego w torze komunikacyjnym w porcie świnoujskim. To jedna rzecz.

Druga rzecz. Pan minister wyraźnie to powiedział. Tak, nie ma inwestora. Strona opozycyjna niechcący się wygadała, że jest inwestor zewnętrzny. Nie pozwolimy na to, żeby na majątku Gryfii wyhodowano... A przypominam, że nie mówimy o likwidacji zorganizowanej części przedsiębiorstwa, tylko o zbyciu, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, części majątku. Nikt nie pozwoli na to, żebyśmy na własnym majątku, mówiąc kolokwialnie, na własnej krwi wyhodowali sobie konkurenta, i to potężnego konkurenta z Niemiec, ponieważ Komisja Europejska, jak słusznie powiedział pan minister, czego wielokrotnie byliśmy świadkami, także w czasie, kiedy likwidowaliście przemysł stoczniowy, przymykała oko na to, że w tym samym czasie, kiedy polski rząd likwidował przemysł stoczniowy, rząd niemiecki, co chciałbym przypomnieć, 970 000 tys. euro pakował w swoje stocznie. Być albo nie być Gryfii to kumulacja majątku w Szczecinie, posadowienie nowego doku oraz kontynuacja tej podstawowej działalności, jaką są remonty statków z modernizacją.

Teraz ostatnia rzecz, jeżeli chodzi o słynne klejenie czy też o bzdety, które ten jegomość, który tutaj siedzi, wypisywał. Proszę państwa, to jest część technologii. Siedzą tutaj koledzy, którzy przez kilkadziesiąt lat zjadali na tym zęby. Ostatnio w telewizji pokazywano nowy brytyjski lotniskowiec w budowie. Pokazywano wyraźnie, jak spawy są zabezpieczane taśmą w głównej stoczni Royal Navy w Norfolk. Taka sama technologia była tutaj. Natomiast pisanie o tym...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Przepraszam, chciałbym dokończyć. Podcinanie dobrego imienia Gryfii, kiedy w tym biznesie... Pan poseł Łącki to wie, że reputacja przelicza się na pieniądze.

Trzecia rzecz. Nikogo nie zwalniamy i nie będziemy zwalniali. Chcemy zatrudniać ludzi. Natomiast nie będą nam mówili, obrażali nas, panie pośle Rzepa, ludzie, którzy doprowadzili do afery melioracyjnej...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie prezesie.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

... którzy wyprowadzili 600 000 tys. zł z systemu państwa.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję za tę wypowiedź.

Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Krzysztof Zaremba:

Tak żeście nadzorowali majątek.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Szanowni państwo, w związku z tym, że w tej sali powinno już trwać posiedzenie kolejnej komisji, uważam, że temat nie został wyczerpany. Są jeszcze osoby, które chciałyby zabrać głos. Zgłaszają się przedstawiciele związków zawodowych, pan Wiśniewski, zgłasza się również pan Szmyt, ale po prostu nasz czas się wyczerpał.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Panie przewodniczący, ja to rozumiem...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę dosłownie dwa ostanie zdania i przekazujemy salę następnej komisji.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Panie przewodniczący, dwa zdania w tym temacie. Nie po to jedziemy pół tysiąca kilometrów, żebyście dali nam tylko dwie godziny. Temat jest bardzo poważny. Jestem bardzo zawiedziony, że tak zostaliśmy potraktowani. Mam nadzieję, że zobowiązuje się pan do tego, żeby w krótkim terminie zorganizować drugą część posiedzenia Komisji na temat Gryfii. Temat jest bardzo poważny.

Jeżeli chodzi o to, co pan prezes zaprezentował na samym początku, powinniśmy tylko pogratulować, wyjść i czekać na efekty. Są jednak pewne obawy, o których poważni ludzie powinni sobie porozmawiać. Dla dobra nas wszystkich powinniśmy ów temat dogłębnie wyjaśnić, żeby nie skończyło się tak jak było, panie ministrze, w 2015 roku, kiedy to prom miał wszystko rozwiązać dla Gryfii. Jesteśmy w tym miejscu, w którym jesteśmy. Mam dla pana wielki szacunek. Cały czas panu kibicuję, kibicowałem za promem, będę kibicował za dokiem, ale musi się to opierać na mocnych fundamentach. Nie może to być, przepraszam za wyrażenie, na zasadzie propagandy, nie może być na zasadzie krzywdzenia ludzi poprzez likwidację miejsc pracy. Związek zawodowy czy taki czy inny, jeżeli jest związkiem zawodowym, a nie czymś innym, nigdy nie zgodzi się na likwidację gdziekolwiek miejsc pracy. Będziemy występować przeciwko temu, nie będziemy się na to zgadzać. Będziemy podejmować jeszcze większe akcje, dlatego że jak wiemy, po prostu jest inne rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Jeżeli tak mówimy, jeżeli zakład w Świnoujściu zostanie zamknięty, to ludzie pójdą do Niemców.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Ale panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Muszę powiedzieć tylko jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ale ostatnie.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Proszę się zdecydować, dlatego że pan Szmyt mówi, żeby to skomunalizować, sprzedać, wystawić. To państwo musicie rozstrzygnąć to wewnątrz, pomiędzy sobą.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Mówię, żeby oddać na wolny rynek, i tyle.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Szanowni państwo, uważam, że temat nie został zamknięty, dlatego że jest wiele spraw, które wymagają dalszego wyjaśnienia.

Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Włodzimierz Wiśniewski:

Możemy rozmawiać.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uważam, że powinniśmy kontynuować temat. Pan minister i pan prezes powinni przedstawić naprawdę szczegółowe informacje, prognozy, chociażby jakiś rachunek finansowy, cokolwiek, co będzie pokazywać, jakie pieniądze zostaną w to wrzucone i co się stanie z miejscami pracy. Uważam, że temat należy kontynuować. Z panem przewodniczącym Sawickim będę rozmawiał o tym, żeby kontynuować temat.

Ze względu na ograniczony czas oraz ze względu na to, że nie mamy już dostępu do sali, informuję, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie Komisji. Informuję, że będziemy wracać do tematu. Dziękuję.